

N i e d e r s c h r i f t
über die gemeinsame - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
(78. Sitzung, erster Teil¹),
des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ (27. Sitzung)
und des Unterausschusses „Tourismus“ (27. Sitzung)
am 19. September 2025
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgesetzes 2025 (Nachtragshaushaltsgesetz 2025) und der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung**
Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7915](#) neu
2. a) **Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2026 (Haushaltsgesetz 2026 - HG 2026 -)**
Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7910](#) neu
dazu: Eingabe 01247/03/19
- b) **Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2025 bis 2029**
Unterrichtung - [Drs. 19/8151](#)

Beratung des Entwurfs des Nachtrags zum Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2025

Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2026

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

Einzelplan 20 - Hochbauten (Kapitel 2011 TGr. 64)

Vorstellung durch den Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen 3

Mitberatung und Beschluss 13

Beschluss zu Eingabe 01247/03/19 29

¹ Über den zweiten Teil der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung wird eine gesonderte Niederschrift gefertigt.

Anwesend:

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

1. Abg. Stefan Klein (SPD), Vorsitzender, Sitzungsleitung
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Frank Henning (zeitweise vertreten durch Abg. Dr. Dörte Liebetruhl) (SPD)
5. Abg. Christian Frölich (CDU)
6. Abg. Reinhold Hilbers (CDU)
7. Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
8. Abg. Heiko Sachtleben (GRÜNE)
9. Abg. Omid Najafi (AfD)

Mitglieder des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“:

1. Abg. Nico Bloem (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Marten Gäde (SPD)
3. Abg. Katharina Jensen (CDU)
4. Abg. Hartmut Moorkamp (CDU)
5. Abg. Claus Seebeck (CDU)
6. Abg. Ulf Thiele (CDU)
7. Abg. Christian Schroeder (GRÜNE)
8. Abg. Thorsten Paul Moriße (AfD)

Mitglieder des Unterausschusses „Tourismus“:

1. Abg. Oliver Ebken (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Karin Emken (SPD)
3. Abg. Björn Meyer (SPD)
4. Abg. Sabine Tippelt (in Vertretung des Abg. Philipp Meyn) (SPD)
5. Abg. Saskia Buschmann (CDU)
6. Abg. Marcel Scharrelmann (in Vertretung des Abg. Axel Miesner) (CDU)
7. Abg. Colette Thiemann (CDU)
8. Abg. Tamina Reinecke (GRÜNE)

Von der Landesregierung:

Minister Tonne (MW).

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10:32 Uhr bis 12:41 Uhr.

Tagesordnungspunkte 1 und 2:

1. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgesetzes 2025 (Nachtragshaushaltsgesetz 2025) und der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7915](#) neu

erste Beratung: 70. Plenarsitzung am 10.09.2025

federführend: AfHuF;

mitberatend: AfRuV; AfluS; AfWVBuD,

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

2. a) Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2026 (Haushaltsgesetz 2026 - HG 2026 -)

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7910](#) neu

dazu: Eingabe 01247/03/19

b) Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2025 bis 2029

Unterrichtung - [Drs. 19/8151](#)

Zu a) erste Beratung: 70. Plenarsitzung am 10.09.2025

federführend: AfHuF;

mitberatend: ständige Ausschüsse

Zu b) gemäß § 62 Abs. 1 GO LT überwiesen am 27.08.2025

federführend: AfHuF;

mitberatend: ständige Ausschüsse und Unterausschüsse

Beratung des Entwurfs des Nachtrags zum Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2025

Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2026

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

Einzelplan 20 - Hochbauten (Kapitel 2011 TGr. 64)

Vorstellung durch den Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

Minister **Tonne** (MW): Meine Herren Vorsitzenden! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herzlichen Dank für die Gelegenheit, Ihnen meinen Haushalt vorstellen zu dürfen. In diesem Jahr haben wir die Besonderheit, dass ich Ihnen aufgrund des Sachzusammenhangs zeitgleich den Regierungsentwurf für den Haushaltsplan 2026 und den Regierungsentwurf für den Nachtragshaushaltsplan 2025 vorstellen kann.

Bevor ich auf die Zahlen eingehe, erlauben Sie mir Anmerkungen zur grundsätzlichen wirtschaftlichen Situation in Niedersachsen und Deutschland. Sie ist die Ausgangslage für das, was wir hier im Haushaltsplan darstellen können.

Wir sind uns sicherlich sehr einig darin, dass Deutschland wie auch Niedersachsen weiterhin vor großen Herausforderungen steht. Die wirtschaftliche Situation im ganzen Land ist weiterhin geprägt durch die Folgen des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine und die Veränderungen rund um das Thema Energie, eine geschwächte Exportnachfrage, die Belastungen und Unsicherheiten durch die US-amerikanische Zollpolitik, die sich quasi täglich ändern können, was gefährlich ist, sowie durch weitere geopolitische Spannungen. Als nur ein Beispiel hierfür führe ich die Exportstrategie von China an.

Diese Entwicklungen führen dazu, dass sich die dringend benötigte gesamtwirtschaftliche Erholung weiterhin verzögert.

Im ersten Quartal dieses Jahres stieg die Wirtschaftsleistung in Deutschland um 0,3 %. Die Erklärung hierfür liegt vor allem an Vorzieheffekten bedingt durch die US-Zollpolitik wegen der Ankündigungen, dass in den nächsten Monaten auf diesem Gebiet etwas passieren wird.

Infolge der Verhandlungen mit den USA hat sich diese Konstellation nun geändert. Die Folge ist, dass nach aktuellen Prognosen deutschlandweit ein Minus von 0,1 % für das zweite Quartal erwartet wird. Renommierete Wirtschaftsinstitute rechnen erst im nächsten Jahr mit einer spürbaren Erholung.

Während beim Bund das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2024 einen Rückgang von 0,2 % aufwies, konnte in Niedersachsen noch ein geringes Wirtschaftswachstum von 0,4 % erzielt werden. Auch wenn wir hierbei - relativ gesehen - besser abschneiden, kann und darf uns das nicht zufriedenstellen! Dies gilt umso mehr, als beispielsweise das Statistische Bundesamt nunmehr einen Rückgang des BIP von 0,3 % im zweiten Quartal gegenüber dem Vorquartal errechnet hat. Zunächst gingen die Experten noch von einem Rückgang von 0,1 % aus.

Für unser exportorientiertes Land ist die weltweite Nachfrage nach Investitionsgütern von entscheidender Bedeutung. Gleichwohl wird die aktuelle Wirtschaftslage durch Zurückhaltung und Vorsicht geprägt. Wir haben daraus den klaren Auftrag abgeleitet, mit den investiven Mitteln, die wir als Bundesland haben, Impulse zu setzen. Darauf komme ich gleich zurück.

Die Gesamtnachfrage nach niedersächsischen Industriegütern ist im Juli 2025 um 16 % im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Die Inlandsbestellungen gingen um 28 % und Auslandsbestellungen um 2 % zurück.

Die konjunkturelle Lage macht sich inzwischen auch auf dem Arbeitsmarkt negativ bemerkbar. Die Arbeitslosenquote in Niedersachsen liegt aktuell bei 6,2 %. Im Vorjahr lag sie noch bei 6 %. Die Wirtschaftslage führt insbesondere beim produzierenden Gewerbe zu Stellenabbau; diese Entwicklung lässt sich derzeit in ganz Niedersachsen beobachten.

Die Inflationsrate in Niedersachsen lag im Juli bei 1,9 %. Angesichts des von der EZB angestrebten mittelfristigen Zielwerts von 2 % steht Niedersachsen somit gut da.

Allein dieser Ausschnitt an wirtschaftlichen Zahlen zeigt eindrucksvoll in aller gebotenen Kürze, vor welchen immensen Herausforderungen wir aktuell stehen - ob als Industrie, als Handwerksbetrieb, als Handel, als Bürgerinnen und Bürger oder als Staat.

Als Landesregierung haben wir ein Zukunftspaket geschnürt. Wir setzen mit dem Haushaltsplanentwurf 2026, mit dem Nachtrag 2025 und mit dem niedersächsischen Anteil an dem 500 Mrd. Euro schweren Sondervermögen des Bundes die notwendigen Impulse, um unser Land voranzubringen.

Mit den aktuellen Haushaltsplanentwürfen für das Haushaltsjahr 2026 und für den Nachtrag 2025 stelle ich Ihnen heute ein abgestimmtes Konzept zur Stärkung unseres Standortes Niedersachsen vor. Die Entwürfe der Landesregierung legen verlässliche Rahmenbedingungen vor. Sie ermöglichen das, was vonseiten der Wirtschaft immer wieder von uns gefordert wird: Planbarkeit für das, was in den nächsten Jahren ansteht.

Im Einzelplan 08 des Haushaltsplanentwurfs 2026 sind Ausgaben in Höhe von insgesamt 3,58 Mrd. Euro veranschlagt. Diese Summe teilt sich auf in: 1,655 Mrd. Euro für Ausgaben aus zweckgebundenen Einnahmen - EFRE-Mitteln, Regionalisierungsmitteln beispielsweise - 0,845 Mrd. Euro für Mischfinanzierungen - darunter verbergen sich GRW-Mittel, D-Ticket-Mittel, aber auch die Mittel für die IPCEI-Projekte - und 1,078 Mrd. Euro aus reinen Landesmitteln, wie NGVFG-Mittel und Mittel für die Straßenbauverwaltung.

Dazu kommen weitere 662 Mio. Euro, die meinem Geschäftsbereich mit dem Nachtragshaushalt 2025 zur Verfügung gestellt werden sollen.

Ich bin guter Dinge, dass es uns gelingt, mit dem Haushalt 2026 und dem Nachtragshaushalt 2025 ein starkes Zeichen zu setzen und wichtige Impulse für die Wirtschaft zu geben.

Ich beginne mit den Investitionen in die Infrastruktur. Wie wir alle wissen, stehen ÖPNV und SPNV vor großen finanziellen Herausforderungen - nicht nur in Niedersachsen, sondern bundesweit. Mobilität ist eine zentrale Frage der Daseinsvorsorge und extrem wichtig für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

Für die Förderung sowohl von Investitionen als auch von Fahrzeugbeschaffungen im ÖPNV und im Schienengüterverkehr stellt die Landesregierung mit dem Haushaltsplanentwurf 2026 wieder 75 Mio. Euro an reinen Landesmitteln in Kapitel 0803 bereit.

Lassen Sie es mich aber deutlich sagen: Um den Nahverkehr in Niedersachsen langfristig zu sichern, sind in den kommenden Jahren weitere erhebliche Investitionen insbesondere in Fahrzeuge notwendig - Investitionen, die jetzt erfolgen müssen.

Dafür gehen wir einen bedeutenden Schritt: Für die Erneuerung des Fahrzeugbestandes ist im Entwurf des Haushaltsgesetzes 2026 eine Ermächtigung für eine Kapitaldienstgarantie zugunsten der LNVG im Umfang von 500 Mio. Euro enthalten. Durch diese Kapitaldienstgarantie können wir insbesondere die veralteten Diesel-Züge im Weser-Leine-Netz ersetzen.

Weitere 200 Mio. Euro werden der LNVG mit dem Nachtrag 2025 für Fahrzeugbeschaffungen bereitgestellt. Diese jetzt dringenden nötigen Haushaltsmittel sichern die Fahrzeugbeschaffung

für die Verlängerung des Expresskreuzes Bremen-Niedersachsen über Hannover hinaus bis Braunschweig.

Aus dem Länderanteil des Sondervermögens des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität reserviert die Landesregierung zusätzlich weitere 300 Mio. Euro für Investitionen in den SPNV und den ÖPNV.

Mit diesen drei Bausteinen kehren wir ab dem nächsten Jahr zusätzlich 1 Mrd. Euro für den ÖPNV und den SPNV aus. Das ist ein klares Ja des Landes für einen starken ÖPNV und SPNV in Niedersachsen. Wir sind jetzt an einem Punkt angelangt, an dem die Mittel dringend vorhanden sein müssen, um voranzukommen.

Lassen Sie mich in dem Kontext das Deutschlandticket ansprechen. Wir sind aktuell im dritten Jahr des Deutschlandtickets. Bundesweit fahren 13,5 Mio. Kundinnen und Kunden für derzeit 58 Euro im Monat mit Bus und Bahn. Das Deutschlandticket hat das Mobilitätsverhalten erkennbar verändert, es stärkt den Klimaschutz und entlastet Berufspendlerinnen und Berufspendler. Das Deutschlandticket ist daher ein Erfolgsmodell. Das war für uns die wesentliche Grundlage, alle Anstrengungen zu unternehmen, dass es fortgesetzt wird.

Gestern hat die Verkehrsministerkonferenz stattgefunden; insofern passen die heutigen Beratungen gut zu diesem Thema. Wirklich positiv festzuhalten ist: Es geht in 2026 mit dem Deutschlandticket weiter, und es ist gelungen, das Deutschlandticket zukunftsfest aufzustellen.

Es ist auch positiv, dass der Bund ein Bekenntnis über das Jahr 2026 hinaus abgegeben hat, indem er zugesagt hat, die Mittel, die er heute zur Verfügung stellt, bis 2030 zur Verfügung zu stellen. Das ist endlich mal ein Schritt, um aus dieser Jährlichkeitsdebatte etwas herauszukommen und etwas mehr Verlässlichkeit zu bekommen.

Ich will nicht verhehlen, dass mich das Ergebnis - das Aufschlagen der zusätzlich benötigten Mittel auf den Ticketpreis - betrübt, ja sogar ärgert. Ich hätte mir etwas anderes gewünscht.

Das Land Niedersachsen hat sehr deutlich seine Bereitschaft bekundet, seine Verantwortung über das, was es gegenwärtig leistet, hinaus wahrzunehmen, damit nicht die komplette Summe auf den Ticketpreis aufgeschlagen werden muss. Diese Option allerdings war mit den Kolleginnen und Kollegen aus den anderen Ländern und auch mit dem Bund nicht zu vereinbaren, sodass am Ende des Tages eine Vereinbarung steht, den Preis für das Deutschlandticket auf 63 Euro zu erhöhen. Niedersachsen hat entschieden, dieser Vereinbarung zuzustimmen, um einer Einigung am gestrigen Tage nicht als einziges Land entgegenzustehen. Ich meine, dass es in den kommenden Jahren noch die Notwendigkeit geben wird, sich miteinander aufzustellen und Preissteigerungen nicht 1 : 1 auf den Ticketpreis umzulegen, weil der Ticketpreis sonst irgendwann unattraktiv wird. Solche Lösungen stets zulasten des einzelnen Nutzers können wir uns nach meiner festen Überzeugung nicht leisten.

Für das Jahr 2026 stellt das Land erneut 120 Mio. Euro für das Deutschlandticket bereit.

Es gibt - parallel zu den gestrigen Verhandlungen - bereits einen Entwurf des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. In diesem Entwurf, der zu einem früheren Zeitpunkt vorgelegt worden ist, ist die Zusage, die der Bund gestern gemacht hat, noch nicht enthalten. Das heißt, dass die Modalitäten der langfristigen Finanzierung im Laufe der nächsten Wochen an die Vereinbarungen

der gestrigen Verkehrsministerkonferenz angepasst werden müssen. Wir, die Länder - auch Niedersachsen - haben bereits im Vorfeld der gestrigen Sitzung in der Länderanhörung deutlich gemacht und werden uns auch weiterhin dafür einsetzen, dass wir eine verlässliche Finanzierung sicherstellen können.

Das Land unterstützt zudem seit 2022 die kommunalen Aufgabenträger mit Finanzhilfen, um Schüler- und Azubitickets für 30 Euro monatlich einzuführen. 31 von 39 Aufgabenträgern haben ein entsprechendes Angebot bereits jetzt umgesetzt. Im Haushalt stehen dafür 21 Mio. Euro bereit.

Ein starker ÖPNV ist auch ein Standortfaktor, gerade für die duale Ausbildung. Darin sind wir uns wohl einig. Deshalb prüft mein Haus derzeit auch die Einführung eines landesweiten Azubi- und Freiwilligendienstleistenden-Tickets neben den regionalen und lokalen Tickets. Angedacht ist ein um 20 % vergünstigtes Ticket auf Basis des Deutschlandtickets. Beteiligen sich die Arbeitgeber über ein Jobticket mit mindestens 25 %, sinkt der Preis für Auszubildende auf maximal 29 Euro pro Monat. Das Modell ist mit den Kammern und Verbänden abgestimmt und geeint und findet dort breite Unterstützung. Mit der Umsetzung könnte im Jahr 2026 begonnen werden.

Ein weiteres wichtiges Vorhaben ist das Bus-Schiene-Grundnetz. Die Landesregierung verfolgt das Ziel, alle Regionen Niedersachsens bedarfsgerecht an den öffentlichen Nahverkehr und an überregional bedeutsame Bahnknoten anzubinden. Bereits im Jahr 2016 wurde mit der Förderung landesbedeutsamer Buslinien ein erster wichtiger Schritt gemacht. Jetzt ist es an der Zeit, dass weitere folgen. Ich bin sehr froh, dass diese Förderung gut angenommen wird. Allein in 2025 konnten wir fast ein Drittel an Zuwachs bei den Landesbuslinien verzeichnen. Die nächste Linie wird bereits am 13. Oktober 2025 in Betrieb gehen und zwischen Herzberg und Braunlage eine wichtige touristische Region mit einem hochwertigen ÖPNV-Angebot erschließen. Die Gesamtzahl steigt dann auf 18 Linien. Das sind immerhin mehr als die Hälfte der 2015 im Gutachten identifizierten potenzielle 35 Linien.

Unser Ziel bleibt das flächendeckende Bus-Schiene-Grundnetz. Deshalb übernimmt das Land bei der Planung und Umsetzung mehr Verantwortung. Wir wollen jetzt gemeinsam mit der LNVG das Gutachten aus 2015 aktualisieren und es mit dem neuen Reaktivierungsprogramm verknüpfen. Die Ergebnisse werden wir im Anschluss daran den Aufgabenträgern vorstellen.

In einem zweiten Schritt wollen wir die Bestandslinien in das Bus-Schiene-Grundnetz überführen, bislang nicht umgesetzte oder neu identifizierte Linien umsetzen und finanzieren. Das Ganze geht logischerweise immer nur sukzessive und auch immer nur in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern vor Ort. Final soll ein Niedersachsennetz entstehen, das die Qualität des ÖPNV landesweit verbessert und Lücken im SPNV-Netz schließen kann.

Von der Schiene zur Straße. Niedersachsen verfügt über ca. 8 200 km Landesstraßen, 2 100 Brücken und 4 800 km Radwege. Nicht zu vergessen ist der dazugehörige Betriebsdienst. Es ist kein Geheimnis, dass auch dafür Haushaltsmittel benötigt werden.

Im Landesstraßenbauplafond sind insgesamt 114,296 Mio. Euro veranschlagt. Hier geht es insbesondere um den Substanzerhalt der Straßen, Brücken und Radwege, um die Straßenausstat-

tung, den Um- und Ausbau, den Neubau von Radwegen und Zuschüsse für kommunale Entlastungsstraßen. Im Übrigen sind diese 114,296 Mio. Euro auch in der mittelfristigen Finanzplanung durchgeschrieben. Auch das ist ein großer und guter Erfolg.

Zusätzlich wollen wir weitere 500 Mio. Euro aus dem Sondervermögen des Bundes für Straßen, Brücken und Radwege bereitstellen. Von diesen zusätzlichen 500 Mio. Euro werden wir innerhalb der nächsten zehn Jahre acht zusätzliche Brückenbauwerke ersetzen und die Sanierung von Landesstraßen und straßenbegleitenden Radwegen vorantreiben. Wir werden Lichtsignalanlagen modernisieren, Stützwände und Hangsicherungen sanieren und Fahrzeugrückhaltesysteme vor Bäumen nachrüsten.

Wir haben dabei auch die Straßenmeistereien im Blick. Wir werden den Fahrzeug- und Gerätebestand der Landesstraßenmeistereien modernisieren. Dafür sind 25 Mio. Euro vorgesehen. Wir alle wissen, der Betrieb und die nachhaltige Erhaltung der Straßeninfrastruktur setzen eine effiziente betriebliche Infrastruktur voraus, die dem Stand der Technik entspricht. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hat dafür bereits den Masterplan Meistereien erarbeitet.

In diesem Zusammenhang freue ich mich besonders darüber, dass es uns gelungen ist, für den Betriebsdienst eine personelle Verstärkung um zusätzliche 15 Stellen zu verankern. Unsere 56 Straßenmeistereien halten Straßen, Radwege und Brücken durch Wartung und Pflege, durch Unterhaltung und Instandsetzung in einem verkehrssicheren Zustand. Indem unsere Straßenmeistereien mit relativ geringem Mitteleinsatz rechtzeitig Unterhaltungsarbeiten durchführen, lassen sich spätere Verkehrsbeeinträchtigungen und hohe Folgekosten verringern und im Idealfall sogar vermeiden.

Ich möchte an dieser Stelle meinen herzlichen Dank an Sie alle für die Teilnahme an der Parlamentarischen Mittagspause aussprechen. Diese Veranstaltung fand sehr gute Resonanz. Es ist von den Kolleginnen und Kollegen sehr gut aufgenommen worden, dass Sie sich dafür in so großer Anzahl Zeit genommen haben.

Doch nicht nur eigenes Personal in ausreichender Stärke ist wichtig. Die Arbeit der NLStBV wird auch durch Ingenieurbüros unterstützt. Ingenieurbüros und Gutachter erbringen wichtige Fachplanungen, beispielsweise beim Brückenbau und zu Umweltthemen.

Der Haushaltsplanentwurf sieht daher in den Titeln 537 10 und 537 61 des Kapitels 0820 Ausgaben in Höhe von 46,226 Mio. Euro für Dienstleistungen Außenstehender, die sogenannten DILAU-Mittel, vor. Diese Unterstützung ist insbesondere vor dem Hintergrund der zusätzlichen 500 Mio. Euro aus dem Sondervermögen des Bundes von großer Bedeutung. Ich freue mich daher besonders, dass es gelungen ist, die Ansätze für DILAU um insgesamt 4,18 Mio. Euro zu erhöhen.

Meine Damen und Herren, eng verbunden mit Straße ist das Thema Elektromobilität. Es gilt, die Elektromobilität weiter voranzubringen und die Mittel zu verstetigen. Für das Haushaltsjahr 2026 stehen dafür 15,356 Mio. Euro in Kapitel 0802 bereit. Wir investieren mit diesen Mitteln in den konsequenten Ausbau der Ladeinfrastruktur an Behördenstandorten und in die Umstellung von landeseigenen Fahrzeugen auf alternative Antriebe.

Zur Infrastruktur in Niedersachsen gehören nicht nur der ÖPNV/SPNV, die Straßen, die Brücken und die Radwege. Bedeutend und unverzichtbar sind auch unsere landeseigenen Seehäfen und die Hafeninfrastrukturgesellschaft NPorts. Selbstverständlich investieren wir weiterhin in unsere Häfen und in die dazugehörige Infrastruktur. Wir alle wissen, dass die Herausforderungen für unsere Häfen nicht zuletzt auch angesichts der notwendigen Energiewende, der Herstellung der Verteidigungsfähigkeit des Landes und der anstehenden Maßnahmen zur Transformation sehr hoch sind.

Der Haushaltsplanentwurf 2026 sieht einen Investitions- und Betriebskostenzuschuss für NPorts in Höhe von 40 Mio. Euro vor. Dieser Betrag wird fortgeschrieben.

Zusätzlich enthält der Regierungsentwurf für den Nachtrag 2025 weitere 200 Mio. Euro für die Planung und den Bau des Anlegers für verflüssigte Gase (AVG) in Wilhelmshaven. Die Gesamtkosten für den AVG werden derzeit mit rund 600 Mio. Euro errechnet. Niedersachsen übernimmt ein Drittel, ein weiteres Drittel soll über den Bund zur Verfügung gestellt werden. Das verbleibende Drittel wird von den Nutzern finanziert. Hiervon geht das klare Signal aus: Wir stehen zu dem Projekt und liefern es, indem wir die Finanzierung sicherstellen.

Weitere 62 Mio. Euro werden mit dem Nachtrag 2025 für Hafeninfrastrukturprojekte zur Verfügung gestellt. Neben allgemeinen Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen stehen dabei die folgenden Sanierungsprojekte im Vordergrund: Große Seeschleuse Emden, Schleuse im Außenhafen Hooksiel und Nassaubrücke Wilhelmshaven.

Zusätzliche zu diesen Mitteln wollen wir weitere 113 Mio. Euro aus dem Sondervermögen des Bundes für die niedersächsischen Seehäfen bereitstellen. Mit diesen 113 Mio. Euro sollen die Sanierung des Braker Außentiefs, eine Teilfinanzierung des Neubaus des dritten Liegeplatzes am Niedersachsen-Kai in Brake, der Ausbau der Gleisinfrastruktur, also der Gleise 70 bis 73, in Cuxhaven und die energetische Sanierung und Modernisierung der Liegenschaften und betriebstechnischen Anlagen vorangetrieben werden. - Das alles sind Maßnahmen einer Vorhabensliste - Vorhaben, die geplant werden und umgesetzt werden können.

Ich möchte trotz aller Freude über diese zusätzlichen finanziellen Mittel für unsere Häfen aber nicht verschweigen, dass die Herausforderungen für die nachfolgenden Haushaltsjahre weiterhin hoch bleiben.

Ich schaue dabei sehr deutlich auf den Bund. Die die Landesregierung tragenden Parteien, aber auch Sie, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen von der CDU, müssen deshalb auf den Bund einwirken, damit in Berlin noch mehr als bisher deutlich wird, welche entscheidende Rolle den Häfen zukommt. Die Häfen sind maßgeblich für das Gelingen der Transformation, der Wirtschaft und der Verteidigungsfähigkeit. Es ist wichtig, dass auf Bundesebene nicht nur eine nationale Hafenstrategie verfolgt wird. Wir halten sie für ausdrücklich richtig. Und selbstverständlich gibt es unter den Standorten eine Konkurrenz, das ist überall so. Es ist aber wichtig, dass es eine gemeinsame Aufstellung und eine gemeinsame Idee gibt, was wir benötigen, um die Häfen gut und zukunftsfähig aufzustellen, und die Entwicklung der Häfen muss auch seitens des Bundes mit Mitteln unterlegt werden. Zwischen dem, was momentan fließt, und dem, was fließen soll, ist derzeit noch ein großer Gap.

Lassen Sie mich den Städte- und Wohnungsbau ansprechen - ein sehr wichtiger Punkt. Für das Städtebauförderprogramm 2026 setzen wir Landesmittel im Umfang von ungefähr 71,7 Mio. Euro ein. Mit diesen Mitteln, die wie immer über einen Zeitraum von sieben Jahren abfließen, werden die Bundesfinanzhilfen gegenfinanziert. Das Städtebauförderprogramm 2026 wird damit voraussichtlich mit einem Gesamtvolumen von 143,5 Mio. Euro ausgestattet sein. Das bedeutet, dass die bisherige Programmausstattung von 121 Mio. Euro um 22,5 Mio. Euro erhöht wird. Auch das, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, ist meines Erachtens ein sehr wertvolles und wichtiges Signal. Denn unsere Städte und Gemeinden stehen auch aufgrund des demografischen Wandels sowie veränderter Nutzungsbedingungen und veränderter Nutzungsinteressen vor großen Anpassungsbedarfen und städtebaulichen Transformationsprozessen. Dazu leistet das Städtebauförderprogramm einen wertvollen Beitrag, denn es hat neben den Unterstützungsmaßnahmen eine starke Hebelwirkung. Jeder Euro an Fördermitteln löst ein Vielfaches an privaten Investitionen aus.

Mit der Wohnraumförderung setzen wir ebenfalls ein deutliches Zeichen für Verlässlichkeit, aber auch für Kontinuität. Sie ist ein Zeichen dafür, dass dieser Landesregierung bezahlbarer Wohnraum ein Kernanliegen ist und kein Lippenbekenntnis. Wir führen den hohen Mitteleinsatz fort und haben im Haushaltsplanentwurf 2026 Barmittel in Höhe von 134 Mio. Euro veranschlagt.

Zusätzlich hat die Landesregierung beschlossen, dem Wohnraumförderfonds weitere 200 Mio. Euro aus dem Sondervermögen des Bundes zuzuführen. Damit werden zusätzliche Investitionen in den sozialen Wohnungsbau ermöglicht. Die Wohnraumförderung des Landes ist und bleibt damit ein zentrales Instrument, um bezahlbaren Wohnraum zu schaffen.

Ein weiterer bedeutender Baustein für bezahlbaren Wohnraum ist neben dem Förderfonds und neben der Städtebauförderung die WohnRaum Niedersachsen GmbH (WRN). SPD und Grüne haben dafür gesorgt, dass die WohnRaum Niedersachsen GmbH Ende 2023 gegründet werden konnte. Die Eigenkapitalausstattung erfolgte in Höhe von 100 Mio. Euro aus Landesmitteln.

Nach einer Aufbauphase konnte der Aufsichtsrat erste Projekte beschließen. Die Markteintrittsstrategie sieht Folgendes vor: Die Gesellschaft übernimmt von Investoren fertig geplante Projekte, die diese in der gegenwärtig sehr schwierigen Lage nicht realisieren. Das heißt, die WRN schafft ausschließlich neue Wohnungen.

Und die WohnRaum Niedersachsen nimmt anderen Wohnungsbaugesellschaften keine Projekte weg. Wir realisieren Projekte, die ansonsten nicht realisiert worden wären. Das sind Wohnungen, die ohne die WRN nicht gebaut würden.

Der Aufsichtsrat hat inzwischen acht Vorhaben beschlossen. Sechs weitere stehen in aussichtsreichen Verhandlungen. Zahlreiche weitere Projekte sind in Aussicht genommen.

Wir wollen die WohnRaum Niedersachsen GmbH weiter stärken und mit dem Nachtrag 2025 weitere 200 Mio. Euro zuführen. Auch das dient der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in Niedersachsen.

Der Tourismus ist ein wesentlicher Wirtschafts- und Standortfaktor für Niedersachsen. Als umsatzstarke und beschäftigungsintensive Branche schafft der Tourismus nicht nur wirtschaftlichen Mehrwert. Er leistet auch einen wichtigen Beitrag zur regionalen Entwicklung.

Im Jahr 2024 verzeichnete Niedersachsen rund 46,1 Millionen Übernachtungen und 15,4 Millionen Gästeankünfte. Es ist festzuhalten: Der Tourismus in Niedersachsen hat sich von der Corona-Pandemie erholt.

Damit das Reiseland Niedersachsen auch zukünftig so attraktiv bleibt, ist es wichtig, in den Tourismus zu investieren.

Je nach Vorhaben und Antragsteller kann eine Förderung unter anderem für touristische Infrastrukturmaßnahmen sowie für digitale, barrierefreie und nachhaltige touristische Angebote beantragt werden. Ich nenne hier die Tourismusförderrichtlinie und die Richtlinie „Touristische Projekte“. Letztere wurde inhaltlich weiterentwickelt und neu aufgelegt. Über den Wirtschaftsförderfonds stehen dafür 1 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2026 bereit.

Einzelbetriebliche Investitionen im Beherbergungsgewerbe und in sonstige gewerbliche touristische Maßnahmen können auf der Grundlage der Richtlinien „Niedersachsen Invest GRW“ und „Niedersachsen Invest EFRE“ gefördert werden. Auch touristische Vorhaben, die mit Mitteln der GRW gefördert werden, profitieren von der Entscheidung der Landesregierung, für die Kofinanzierung der GRW-Mittel über den Haushaltsplanentwurf 2026 zusätzliche 25 Mio. Euro in den Wirtschaftsförderfonds einzustellen. Zur GRW komme ich gleich noch gesondert.

Zunächst möchte ich aber auf die besonders belasteten Kur- und Erholungsorte in Niedersachsen eingehen. Ich freue mich, dass es gelungen ist, die Unterstützung für die hochprädisierten Orte zu verstetigen und hierfür jährlich 2 Mio. Euro zu veranschlagen. Das sind zusätzliche Mittel, die im Rahmen dieser Wahlperiode mobilisiert worden sind.

Wichtig für unsere Wettbewerbsfähigkeit ist, dass Niedersachsen auch überregional als Reiseland wahrgenommen wird. Das Landesmarketing für den Tourismus nimmt die TourismusMarketing Niedersachsen GmbH, TMN, als 100-prozentige Landesgesellschaft wahr. Der TMN stellen wir im nächsten Jahr wieder 4 Mio. Euro zur Verfügung.

Die GRW, also die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, hatte ich eben gerade angesprochen.

Mit dem Haushalt 2026 wollen wir Barmittel in Höhe von 65,8 Mio. Euro für die GRW bereitstellen; hälftig Landes- und Bundesmittel.

Bereits in meinen Ausführungen zum Tourismus habe ich erwähnt, dass im Haushaltsplanentwurf 2026 zusätzlich weitere 25 Mio. Euro für die GRW im Wirtschaftsförderfonds vorgesehen sind. Diese zusätzlichen 25 Mio. Euro ermöglichen es uns, die vom Bund in den kommenden vier Jahren bereitgestellten GRW-Mittel in vollem Umfang auszuschöpfen und somit Mittel nicht zurückgeben zu müssen.

Bereits heute liegen bei der NBank zahlreiche Anträge vor. Unter diesen Projekten befinden sich viele Vorhaben im Bereich der einzelbetrieblichen Investitionsförderung. Insgesamt beläuft sich das Volumen der aktuell bei der NBank eingereichten Anträge auf rund 100 Mio. Euro. Die Nachfrage reißt nicht ab. Mit der Aufstockung der Landeskofinanzierungsmittel über den Wirtschaftsförderfonds handeln wir vorausschauend. Wir sichern Bundesmittel. Wir ermöglichen Investitionen. Das kommt der wirtschaftlichen Basis unseres Landes zugute.

Wichtiger Bestandteil unseres Wirtschaftsstandortes sind unsere Start-ups. Start-ups sind entscheidende Impulsgeber für die Modernisierung der Wirtschaft, sie schaffen neue Arbeitsplätze und stärken die Innovationskraft unseres Landes. Davon konnte sich, wer wollte, vorgestern bei Startup.niedersachsen überzeugen. Das war wirklich ein beeindruckender Tag und überzeugen-der Auftritt unserer Start-ups.

Daher unterstützen wir zum einen Start-up-Gründerinnen und Gründer ganz direkt mit einem Stipendium in Höhe von monatlich bis zu 2 200 Euro. Das Stipendium geben wir für einen Zeitraum von zehn Monaten. In diesen zehn Monaten können sich die Gründerinnen und Gründer auf ihre Geschäftsidee konzentrieren. Bereits über 560 Start-ups haben wir so schon unterstützt.

Daneben fördern wir insgesamt zehn Start-up-Zentren. Die Start-up-Zentren bieten kostenfreie Arbeitsräume, professionelle Beratung und Unterstützung insbesondere in den frühen Unternehmensphasen. Sie bieten ein individuelles Coaching und den Zugang zu regionalen und branchenspezifischen Netzwerken. Dafür haben wir 770 000 Euro im Haushalt 2026 vorgesehen, die wir über die Technische Liste noch um 200 000 Euro aufstocken werden.

Ganz besonders am Herzen liegt mir auch die Förderung der sechs Hightech-Inkubatoren und -Akzeleratoren, kurz: HTI. Für die Förderung der Start-ups in den HTI haben wir am 5. September 2025 eine eigene Richtlinie veröffentlicht. Wir wandeln damit Ideen in Geschäftsmodelle um und beschleunigen die Hightech-Entwicklungen in Niedersachsen. Wir haben in den nächsten knapp 3,5 Jahren hierfür 53 Mio. Euro vorgesehen. Im Juni hat die NBank wieder sechs Förderbescheide in Höhe von 11 Mio. Euro herausgegeben. Das sind wirklich gute, starke Zeichen gerade gegenüber dem Start-up-Bereich.

Wir stehen in Niedersachsen zu unseren Start-ups. Wir wollen Niedersachsen zu einem führenden Standort für Start-ups in Deutschland und Europa entwickeln. Mit den genannten Instrumenten sehe ich uns dabei auf gutem Wege. Die gegenwärtigen Zuwachszahlen sind sehr erfreulich.

Die NBank ist mein nächstes Stichwort. Der MW-Anteil an der Trägerleistung orientiert sich im Wesentlichen an den für die Durchführung der übertragenen Förderaufgaben erforderlichen Mitarbeiterkapazitäten der NBank.

Der Ausbau und die Neuausrichtung der NBank sind Bestandteil des Koalitionsvertrages. Ein wichtiges nächstes Ziel ist, die NBank durch eine Erhöhung des Eigenkapitals zu stärken. Damit werden die Möglichkeiten für neue Förderangebote und die dafür erforderliche Möglichkeit einer stärkeren Refinanzierung der NBank geschaffen. Die Landesregierung hat daher Ende April auf gemeinsamen Vorschlag des Wirtschafts- und des Finanzministeriums beschlossen, einen Teil des Wohnraum- und Wohnquartierförderfonds zur Eigenkapitalstärkung in die NBank einzubringen. Damit wird der nächste, ein wichtiger, Schritt gegangen werden können.

Seit Mai 2025 ist die Verwaltungsbehörde Multifonds in meinem Haus angesiedelt. Ich möchte aus diesem Grunde ein paar grundsätzliche Worte zur EU-Förderung sagen.

Die Strukturfondsförderung EFRE/ESF+ unterstützt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in Europa. Das übergeordnete Ziel der Förderung ist, Unterschiede im wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungsstand der verschiedenen Regionen der EU zu verringern. Die geförder-

ten Projekte leisten wichtige Impulse. Schwerpunkte der Förderung in Niedersachsen liegen unter anderem auf Innovation und Wettbewerbsfähigkeit, Klima- und Umweltschutz, nachhaltiger Mobilität, Bildung, Arbeitsmarkt, sozialer Innovation und Inklusion sowie auf integrierter territorialer Entwicklung.

In der aktuellen Förderperiode 2021 bis 2027 stehen für Niedersachsen EU-Mittel von mehr als 1 Mrd. Euro für den EFRE und den ESF+ zur Verfügung. Hiervon entfallen rund 800 Mio. Euro auf den EFRE und 260 Mio. Euro auf den ESF+. Mit diesen Mitteln stoßen wir Gesamtinvestitionen von rund 2,6 Mrd. Euro an. Beispielhaft möchte ich hier die Förderung über die STEP-Verordnung nennen. Allein für ein Offshore-Windenergie-Cluster in Cuxhaven und ein Clean-Tech-Cluster in Stade sind rund 50 Mio. Euro vorgesehen.

Der MW-Anteil an den EFRE-Strukturfondsmitteln beträgt knapp 48 % der für Niedersachsen zur Verfügung stehenden Mittel. Das MW selbst ist am ESF+ nicht beteiligt, sondern am EFRE. Wir werden auch für 2025 sicherstellen können, dass Mittel nicht verfallen.

Das war ein „Schnelldurchlauf“ durch den Haushalt des MW. Mein Haus ist breit aufgestellt und hat bei Weitem nicht nur einen Schwerpunkt.

Abschließend will ich betonen, dass es mir ein besonderes Anliegen ist, die Infrastruktur in unserem Land im Rahmen der uns jetzt zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zu stärken. Wir wollen Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit fördern. Wir wollen Arbeitsplätze sichern und neue Arbeitsplätze schaffen. Dabei muss sich Niedersachsen als zuverlässiger Partner zeigen und dort unterstützen, wo Unterstützung notwendig ist. Wir brauchen Planbarkeit und Verlässlichkeit. Wir stehen mit der Transformation der Wirtschaft und einer sich wandelnden Gesellschaft vor großen Herausforderungen, die mit diesem Haushaltsplan nicht abgeschlossen sind, sondern weitergehen.

Mit dem Haushaltsplanentwurf 2026 und dem Nachtrag 2025 gehen wir diese Herausforderungen entschlossen an.

Letztlich möchte ich den Kolleginnen und Kollegen im Haus, besonders dem Haushaltsreferat, recht herzlich für die intensive Arbeit danken, das alles zusammenzustellen und Ihnen zur Verfügung zu stellen.

Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit. Ich freue mich auf den Austausch.

Mitberatung und Beschluss

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Herr Minister, vielen Dank für die Einbringung des Haushalts, in dem wir viele Punkte wiederfinden, die wir inhaltlich teilen.

Ich möchte insbesondere auf zwei Themenbereiche eingehen.

Erstens. Sie sprachen von den zusätzlichen Mitteln, die für den Straßenbau verwendet werden sollen. Wir begrüßen die Erhöhung der Mittel für den Betriebsdienst, sodass der Fahrzeugpark ausgebaut wird.

Es werden Mittel in erheblichem Umfang für die Straßen- und Radwegesanierung, die Ausweitung des Hochbaus und Investitionen in Häfen bereitgestellt.

Sie sprachen die Erhöhung der DILAU-Mittel an. Wir wissen, dass das eine Maßnahme ist, mit der kurzfristig zusätzliche Planungskapazitäten geschaffen werden können. Wir wissen aber auch, dass es gerade im Bereich der Ingenieurwissenschaften immer schwieriger wird, Maßnahmen personell planerisch begleitet und umgesetzt zu bekommen. Bitte stellen Sie uns dar, wie Sie - neben der Bereitstellung von mehr Kapazitäten durch den Haushalt - Verfahrensprozesse deutlich entschlacken und beschleunigen wollen, etwa durch Reduzierung von Gutachtenpflichten, damit wir in der Umsetzung schneller, einfacher und günstiger werden? Ich erinnere hierzu an die Debatte zum Thema „Fahrradland Niedersachsen“. Meines Erachtens stehen genug Mittel bereit. Wir müssen aber auch darauf achten, dass die bereitgestellten Mittel zügig zur Umsetzung kommen, damit die Menschen im Land merken, dass in die Sanierung und auch in den Neubau von Straßen investiert wird.

Gestatten Sie mir an dieser Stelle den folgenden Hinweis: Wir haben über die Radwegesanierung gesprochen. Ich erinnere an unseren Antrag, in dem wir fordern, dass weitere 15 Mio. Euro für den Radwegeneubau investiert werden. Wir vermissen sowohl bei der Sanierung als auch beim Neubau von Radwegen einen Aufwuchs der Mittel in 2026. Bitte gehen Sie auf diesen Hinweis ein.

Zweitens. Sie haben ausführlich beschrieben, wo Sie Impulse setzen wollen. Wir begrüßen die Neujustierung der Landesregierung zum Thema „Aus vom Verbrenner-Aus“, die der Herr Ministerpräsident kürzlich vorgenommen hat. Uns stellt sich allerdings die Frage, wo die wirtschaftspolitischen und industriepolitischen Schwerpunkte dieser Landesregierung sind. Sie sprachen den Tourismus an, der gefördert werden soll. Bitte erläutern Sie uns, wie das Außenmarketing des Tourismus verstärkt werden soll. Welche Schlüsseltechnologien in Niedersachsen sind in Ihrem Fokus - neben der Automobilbranche sind es sicherlich weitere -, und wie gedenken Sie, diese in den nächsten Jahren zu fördern, damit wir in Niedersachsen Industriearbeitsplätze sichern?

Abg. **Omid Najafi** (AfD): Vielen Dank für die Vorstellung Ihres Haushalts, Herr Minister.

Erstens. Handelt es sich bei der Fahrzeugbeschaffung, für die Sie im Nachtragshaushalt 200 Mio. Euro bereitstellen, um Elektrozüge oder Wasserstoffzüge?

Sie teilten in dem Zusammenhang mit, für die Erneuerung des Fahrzeugbestandes sei im Entwurf des Haushaltsgesetzes 2026 eine Ermächtigung für eine Kapitaldienstgarantie zugunsten der LNVG im Umfang von 500 Mio. Euro enthalten. Durch diese Kapitaldienstgarantie würden insbesondere die veralteten Diesel-Züge im Weser-Leine-Netz ersetzt. Sie werden diese Mittel sicherlich nicht in Gänze im Haushalt 2026 abbilden. Wo genau werden diese Investitionen abgebildet werden, in einem Nachtragshaushalt?

Zweitens. Sie sprachen davon, dass die Gesamtkosten für den AVG in Wilhelmshaven insgesamt 600 Mio. Euro betragen, und nannten in dem Zusammenhang den Betrag von 200 Mio. Euro. Gibt es in Stade schon neue Entwicklungen? Aber wann wird denn das dortige LNG-Terminal genutzt? Wir sollten doch vermeiden, dass der fertiggestellte AVG in Stade noch brachliegt und

mit dem AVG in Wilhelmshaven schon der nächste Umschlagpunkt für verflüssigtes Gas aufgebaut wird.

Drittens. Sie sprachen im Zusammenhang mit der WohnRaum Niedersachsen GmbH und dem Nachschlag von 200 Mio. Euro von acht Vorhaben und sechs weiteren aussichtsreichen Vorhaben. Wie viele Wohnungen betreffen diese Vorhaben jeweils? Die Kollegen von der CDU haben im Plenum danach gefragt, ohne dass darauf mit genauen Zahlen geantwortet worden ist.

Abg. **Volker Sachtleben** (GRÜNE): Danke, Herr Minister, für die Vorstellung des Haushalts. Bevor ich jetzt auf die einzelnen Punkte zu sprechen komme, möchte ich Folgendes sagen: Ihre Darstellung hat sehr deutlich gezeigt, was für ein Wumms dieser Haushaltsplan ist. Uns allen, ob als regierungstragende Fraktion oder als Oppositionsfraktion, muss doch klar sein: Mit den Mitteln, die uns gerade für Investitionen zur Verfügung stehen, können wir eine ganze Menge für das Land Niedersachsen anfangen. Andere Länder verharren in Haushaltssicherungsgesetzen. Wir dagegen haben die Möglichkeit, wirklich zu gestalten. Das finde ich sehr gut.

In den nächsten Jahren stehen zusätzlich immense 1 Mrd. Euro für ÖPNV/SPNV zur Verfügung. Der ÖPNV gehört zur Daseinsvorsorge - Sie erwähnten es - und muss von uns gestärkt werden. Meine Hoffnung ist, dass die Investition im Umfang von 1 Mrd. Euro in der Folge zu einer Umverteilung von Geld führt und davon auch der konsumtive Bereich des ÖPNV profitiert, denn das ist notwendig.

Gestatten Sie mir noch einen Satz zur WohnRaum Niedersachsen GmbH, den ich mit einer kleinen Frage verbinde. Die Nachkapitalisierung in einem Umfang von 200 Mio. Euro ist sehr erfreulich. Mit der Anzahl an Projekten, die Sie genannt haben, werden Wohnungen in einem Umfang geschaffen, der nicht beiseite gewischt werden kann. Sowohl Sie als auch Ihr Vorgänger haben zu Recht immer gesagt: Jede Wohnung, die wir bauen, ist eine Wohnung, die wir brauchen! - Angesichts dieses Erfordernisses ist es nachrangig, wie viele Wohnungen gebaut werden.

Sie erwähnten zu Recht: Wir entziehen mit der WohnRaum GmbH dem freien Markt nicht Projekte, die andere realisiert hätten, sondern wir arbeiten innerhalb von Projekten und übernehmen deren Problemwohnungen. Wir stellen somit zwar mithilfe unserer eigenen Mittel Wohnungen fertig, ermöglichen es aber dadurch erst, dass mit diesen Projekten überhaupt begonnen wird, und erhöhen auf diese Weise die Anzahl fertiggestellter Wohnungen. Können Sie abschätzen, wann wir mit den ersten Spatenstichen zur Umsetzung dieser schon genehmigten Projekte rechnen können?

Abschließend gestatten Sie mir noch eine Frage zur NBank: Der Weg, den wir mit der NBank beschreiten, ist über die Parteigrenzen hinweg gewollt und unterstützt. Ab wann ist damit zu rechnen, dass die NBank so vollständig und mächtig aufgestellt, dass wir im Rahmen der Wirtschaftsförderung Transformationsprojekte fördern können?

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD): Wir begrüßen diesen Haushaltsentwurf, weil er in schwierigen Zeiten die richtigen Schwerpunkte setzt. Das geschieht naturgemäß im Einklang mit der Bundesebene, die auch die Zeichen der Zeit erkannt hat und Rekordinvestitionen ermöglicht. Diese Rekordinvestitionen in die Infrastruktur - Straße, Häfen, Wohnen, Transformation - sind in diesen Zeiten essentiell wichtig.

Wer die Berichte in der Presse und die Nachrichten in den sozialen Medien verfolgt, der erkennt viele Alarmsignale aus der Wirtschaft, die bundesweit gelten und nicht nur auf Niedersachsen beschränkt sind. Die Zahlen zeigen, dass wir in Niedersachsen noch einigermaßen resilient sind; aber auch in Niedersachsen gibt es Alarmsignale.

Wer solche Rekordinvestitionen ermöglicht, also in solchen schwierigen Zeiten solche Haushalte zustande bringt, der sieht sich oft mit der Frage konfrontiert, wie die Mittel schnellstmöglich - im wahrsten Sinne des Wortes - auf die Straße gebracht werden können. Vor diesem Hintergrund frage ich erstens: Welche Bestrebungen gibt es, einen Pakt zu schließen, um Bürokratie abzubauen und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, damit die Mittel nicht nur bereitstehen - das gilt für die Bundesmittel und für die Landesmittel gleichermaßen -, sondern auch schnellstmöglich in Bauvorhaben umgesetzt werden? Gerade im Bereich von Straßen, Brücken und Häfen ist eine schnelle Umsetzung bekanntlich enorm wichtig.

Meine zweite Frage betrifft den Aspekt der Unterstützung der Transformation, der angedeutet worden ist. Bitte konkretisieren Sie diesen Aspekt. Die Unterstützung der Transformation erfolgt in Niedersachsen zwar bereits, es ist aber wichtig, dass diese Unterstützung fortgesetzt wird.

Meine dritte Frage betrifft den ÖPNV. Es ist sehr wichtig, dass auch hierfür jetzt im Hinblick auf Fahrzeugbeschaffungen, die Erneuerung von Busflotten, die Sanierung von Haltepunkten usw. Investitionsmittel zur Verfügung stehen. Häufig sind für die Verkehrsträger aber auch die Betriebskosten problematisch. Bitte gehen Sie näher darauf ein, ob es Möglichkeiten gibt, die Verkehrsträger weiter zu unterstützen.

Minister **Tonne** (MW): Herzlichen Dank für die Statements und die Fragen.

Herr Scharrelmann und Christoph Bratmann haben den Straßenbau angesprochen. Die Erwartungshaltung, bei der Sanierung zügig etwas Sichtbares hinzubekommen, ist doch sehr klar. Das gilt für Straße, Brücke und Radwege. Gleichzeitig müssen wir es schaffen, der Anforderung der Unternehmen, die die Arbeiten ausführen sollen, gerecht zu werden, indem das Ganze verlässlich und planbar gestaltet wird. Die Unternehmen bitten darum, die Mittel nicht auf ein oder zwei Jahre zu beschränken, sie also nicht in einen Peak münden zu lassen, nach dessen Erreichen sich der Kurvenverlauf dann wieder abflacht, sondern einmal den Versuch zu unternehmen, eine längere Wegstrecke zu beschreiben, die den Unternehmen Verlässlichkeit gibt und es ihnen ermöglicht, Arbeitsplätze aufzubauen und zu halten, um den Menschen, die eingestellt wurden, eine Perspektive geben zu können. Wir versuchen gerade, hierfür gemeinsame Lösungen zu finden, zuletzt in der vergangenen Woche unter dem Stichwort „Charta für Infrastruktur“, bei der diejenigen, die an diesem Prozess beteiligt sind - Unternehmen und Landesstraßenbaubehörde - uns sagen können, welche Kapazitäten sie in welchen Zeiträumen aufbauen können und wie Projekte so umgesetzt werden können, dass einerseits die Fertigstellung möglichst schnell gelingt und andererseits die Projekte verlässlich und planbar sind.

In diesem Prozess muss dann auch die Frage geklärt werden, wo Beschleunigungen vorgenommen werden können. Denn durch mehr Geld werden die Verfahren nicht automatisch beschleunigt. Insofern müssen einerseits für die Planung mehr Mittel und mehr Personal bereitgestellt werden und es muss andererseits geklärt werden, wie Genehmigungen einfacher erteilt werden können, damit bei Umsetzung der Vorhaben die Mittel sukzessive ohne Verzögerungen abfließen können.

Unsere Planung sieht vor, dass alles im Herbst dieses Jahres zu Papier gebracht und unterschrieben werden kann, damit es dann, wenn im November über den Nachtragshaushalt 2025 und im Dezember über den Haushalt 2026 beraten wird, eine Grundlage gibt, auf der klar benannt werden kann, welche Beiträge geleistet werden müssen, um die Vorhaben zum einen schneller und zum anderen so verlässlich und planbar fertigstellen zu können, dass die Unternehmen in Niedersachsen eine solide Basis haben, auf der sie die Vorhaben umsetzen können. Die Geschwindigkeit der Umsetzung ist allerdings nicht auf allen Ebenen beliebig nach oben skalierbar, weil der limitierende Faktor fehlendes Personal ist. Herr Scharrelmann hatte die Frage der planerischen Mehrleistungen angesprochen. Um auf dem Gebiet mehr bewerkstelligen zu können, erfolgt die Mischung aus zusätzlichen Stellen bei der NLStBV plus Erhöhung der DILAU-Mittel. Wir haben entschieden, dass bis zur Verabschiedung des Nachtragshaushalts Klarheit zwischen den beteiligten Parteien besteht.

Nun komme ich auf den Radwegeneubau zu sprechen. Für den Einsatz der Sondermittel für Infrastruktur, die auf den Weg gebracht werden, gilt der Grundsatz: Sanierung vor Neubau. Aber auch der aktuelle Haushaltsplan enthält einen Mittelansatz. Wir können fortschreiben und durchschreiben. Insofern kann überlegt werden, aus welchem Topf die Finanzierung von Sanierungen bedient werden soll und wie mehr Kapazität für Neubau geschaffen werden kann. Ungeachtet in Summe gleichbleibender Mittelvolumina kann geprüft werden, wie viel zusätzlicher Spielraum für Neubau sich aus den Sondermitteln ergibt.

Der Herr Ministerpräsident hat sicher nicht vom „Aus vom Verbrenner-Aus“ gesprochen. Ich will aber nicht ausschließen, dass eine Zeitung so getitelt hat. Ich finde es ausdrücklich richtig und es muss der Politik auch möglich sein, dass sie Ziele, die sie sich gesetzt hat, zu gegebener Zeit evaluiert, um dann zu wissen, wo sie steht. Politik hat das berechnete Interesse, sich zwischenzeitlich zu vergewissern, ob sie dort angelangt ist, wo sie hinwollte. Wenn die Evaluierung ergeben sollte, dass sich die ursprünglich verfolgten Ziele verändert haben, dann muss nicht der Grundsatz, der der Zielvorstellung zugrunde liegt, geändert werden. Ich bin aber der festen Überzeugung - und das ist auch unbestritten -, dass die Leitökonomie die E-Mobilität sein wird. Wenn sich die Rahmenbedingungen geändert haben, dann muss an einem Ziel nicht ausschließlich deshalb festgehalten werden, weil es ein paar Jahre vorher beschlossen worden ist. Ich halte es auch angesichts der Bedeutung unserer Industrie für wichtig, den Anspruch zu haben, unsere Automobilindustrie so aufzustellen, dass sie am Markt wettbewerbsfähig ist. Es muss das Interesse aller Länder, in denen die Automobilindustrie stark vertreten ist, sein, dass Unternehmen stark aufgestellt sind, dass sie Arbeitsplätze bieten und dass auch im Bereich der Zulieferindustrie Möglichkeiten gegeben werden.

Die Konsequenz aus nicht stark aufgestellten und nicht wettbewerbsfähigen Automobilunternehmen ist relativ einfach: Deutschland würde Autos aus dem Ausland importieren. Dadurch würde die eigene Automobilindustrie nachhaltig geschwächt. Das kann nicht unser Ziel sein. Von daher haben wir ein großes Interesse daran, dass VW in Niedersachsen stark aufgestellt ist. Das eint uns möglicherweise sogar mit Allianzen, die nicht als Allererstes auf dem Papier erkennbar sind, etwa mit dem Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg und dem Ministerpräsidenten von Bayern.

Ich habe mir das Stichwort „wirtschaftliche Schwerpunkte“ notiert. Ich habe mich bei der Vorstellung des Haushalts auf das konzentriert, was haushalterisch hinterlegt ist. Aber natürlich ist uns allen insbesondere mit Blick auf Industrie klar: Niedersachsen ist ein Industrieland und will

ein Industrieland bleiben. - Deswegen gilt neben der Sorge um unsere Automobilindustrie der Blick insbesondere der Grundstoffindustrie und der Frage, wie sie trotz all der bestehenden schwierigen Rahmenbedingungen gesichert werden kann. Ich will auch die anderen Industriesparten aufzählen: Chemie, Glas und Stahl. Wir haben gerade in der letzten Woche alle Player zusammengerufen, die in Niedersachsen im Stahlbereich eine Rolle spielen. Stahl spielt übrigens auch in Bezug auf die Verteidigungsindustrie eine bedeutende Rolle. In Niedersachsen gibt es Standorte der Bundeswehr aller Gattungen. Deswegen ist es wichtig, dass in Niedersachsen auch Unternehmen beheimatet sind, die für die Bundeswehr von großer Bedeutung sind. Dass es in Niedersachsen Unternehmen der Rüstungsindustrie gibt, mag den einen betrüben und den anderen freuen. Wichtig ist: Es gibt Aufträge für diese Industrie. Deshalb müssen wir ein originäres Interesse daran haben, dass diese Aufträge in Niedersachsen ausgeführt werden - und übrigens hier Arbeitsplätze sichern.

Die allermeisten Unternehmen eint eine sehr grundsätzliche Problematik, der sich die Bundesebene schnellstmöglich stellen muss. Sie besteht in der Frage: Wie schaffe ich einen Industriestrompreis, der unsere Unternehmen wettbewerbsfähig hält? Die Antwort darauf ist momentan noch eine große offene Flanke. Alle Bereiche kranken daran, dass die Wettbewerbsfähigkeit aufgrund aktuell zu teurer Energie nicht gegeben ist: Chemie, Glas, Auto und Stahl.

Einer unserer Schwerpunkte besteht deshalb darin, einen Industriestrompreis einzufordern und dafür zu sorgen, dass die Rahmenbedingungen richtig gesetzt werden.

Ich ergänze dies um einen zweiten Aspekt, der beim Thema „Unterstützung Transformation“ angesprochen worden ist. Dem Industriestrompreis lag nie die Idee zugrunde, dass wir ihn als eine quasi dauerhafte Linie benötigen. Aus diesem Grunde wird von „Brückenstrompreis“ gesprochen. Wir brauchen einen Industriestrompreis vielmehr deshalb, um die Kapazitäten für erneuerbare Energie aufzubauen und mit ihnen die bisher genutzten Kapazitäten für fossil erzeugte Energie abzulösen, ohne dass dadurch Wettbewerbsfähigkeit verlorenggeht. Nach meinem Eindruck ist das auch das Verständnis aller beteiligten Industrieunternehmen, die mit uns in der Diskussion sind. Wir brauchen dafür übrigens auch ein klares Bekenntnis der Bundesebene zum Thema Wasserstoff. Momentan wird die Debatte auf Gaskraftwerke reduziert. Wir brauchen aber auch Wasserstoff und einen Hochlauf von Energie und nicht eine Reduzierung oder Deckelung von Energie, um diese Transformation bewältigen zu können.

Herr Najafi, Sie haben gefragt, wo sich die Kapitaldienstgarantie findet. Die Ausführungen dazu finden Sie im Entwurf des Haushaltsgesetzes 2026. Die 200 Mio. Euro, auf die Sie rekurriert haben, werden für elektrische Fahrzeuge und Infrastruktur aufgewendet.

Die Grundidee des Betriebs des AVG geht über das Anlanden von LNG hinaus. Sie fragten nach dem Stand der Inbetriebnahme des dortigen AVG. In Stade sind wir weiterhin in der Situation, dass sich zwei Gesellschaften, auf die der Bund unmittelbaren Einfluss hat, einigen müssen, um voranzukommen. Seitens des Landes sind alle Voraussetzungen geschaffen.

Sie fragten nach der WohnRaum Niedersachsen. Ich habe in der vergangenen Woche auf Nachfrage Zahlen genannt. Wir gehen in 2025 von 560 und in 2026 von weiteren 760 Wohnungen aus. Ich meine, dass diese Zahlen halbwegs deckungsgleich mit dem sind, was in der vergangenen Woche in Beantwortung der Dringlichen Anfrage thematisiert worden ist.

Die Frage, wie viele weitere Projekte es geben wird, können wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht einschätzen, weil das immer vom Gesamtvolumen der angebotenen Einzelprojekte abhängt. Die Anzahl der Wohnungen habe ich gerade genannt.

Sie haben den ÖPNV angesprochen. Die Mittel, die wir in 2026 einsetzen wollen, betreffen insbesondere die Infrastruktur. Ich habe aber auch die Planungen beispielsweise im Bereich von Bus/Schiene/Grundnetz geschildert, wo geprüft werden kann, wo wir Verschiebungen und Erleichterungen im konsumtiven Bereich erreichen können. Ich will sehr deutlich sagen: Das Thema bleibt sehr weit oben auf der Tagesordnung bestehen. Das, was ich berichtet habe, ist dringlich und kann mit Blick auf den Haushalt 2026 abgeräumt werden. Der ÖPNV wird aber weiterhin ein wichtiges Thema für uns bleiben.

Wir setzen alles daran, dass wir mit der WohnRaum Niedersachsen GmbH im November den ersten Spatenstich setzen können, damit auch optisch sichtbar wird, dass es dort vorangeht.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Herr Minister, vielen Dank für den Vortrag und dass Sie Ihre Schwerpunkte genannt haben. Darunter sind Punkte, die auch uns am Herzen liegen. Sie werden aber auch verstehen können, dass es Punkte gibt, bei denen wir kritisch nachfragen wollen, was dort passiert.

Sie haben meines Erachtens zu Beginn zu Recht auf die wirtschaftliche Gesamtsituation in Deutschland, aber auch auf die Situation in Niedersachsen hingewiesen. Niedersachsen steht vor besonderen Herausforderungen, weil es Automobilland ist, stark von der Stahlindustrie abhängig ist, Industrieland ist und weil Unternehmen aus der Grundstoffindustrie in Niedersachsen beheimatet sind. Hinzu kommt, dass wir als Flächenland viele Verkehrsverbindungen haben.

Vor diesem Hintergrund habe ich folgende Fragen: Sie sagten, hier im Hause bestehe Konsens darüber, dass mindestens eine ganz große Herausforderung darin bestehe, herauszufinden, wie wir im dritten Jahr einer Rezession unsere Wirtschaft wieder auf Wachstum trimmen könnten. Die Nettokreditaufnahme wird um 2 Mrd. Euro gesteigert und die neuen Möglichkeiten der Kreditschöpfung werden vollständig ausgenutzt. Vor diesem Hintergrund wundere ich mich darüber, dass ich von diesen Milliardenbeträgen, um die die Verschuldung zunimmt, im Wirtschafts-etat relativ wenig wiederfinde. Es müsste ein ganz wesentliches Ziel sein, Wirtschaftspolitik zu betreiben. Das müsste sich im Wesentlichen im Einzelplan 08 abspielen. Die Steigerung des Einzelplans 08 aber bewegt sich nur im Rahmen der Steigerung des Gesamthaushalts. Freundlich ausgedrückt, sage ich: Gießkanne! Ich könnte es auch anders bezeichnen. Ich finde, die Schwerpunktsetzung im Bereich Wirtschaft ist insoweit verfehlt worden, als Wirtschaftspolitik stärker hätte stattfinden müssen. Gestatten Sie mir, dies an Beispielen deutlich zu machen. Sie haben zum Beispiel den Landesstraßenbau angesprochen. Es ist in der MiPla nachzulesen, dass Sie beabsichtigen, 500 Mio. Euro der Bundesmittel zur Steigerung der Mittel für den Straßenbau zu verwenden. Ich sehe aber so gut wie gar keine Steigerung im Landesstraßenbauplafond, obwohl der mangelhafte Zustand des Straßennetzes doch eines unserer größten Probleme ist. Eine Landesstraße in meinem Wahlkreis ist in der Kategorie 4 und als solche total sanierungsbedürftig. Sie steht bei dem dafür zuständigen Straßenbaumanagement auf Platz 80. Da der Handlungsbedarf sehr groß ist, müssten viel mehr Mittel - auch originäre Landesmittel - für den Straßenbau aufgewendet werden.

Sie haben gesagt, dass Landesmittel in der Größenordnung von 1 Mrd. Euro für den ÖPNV aufgewendet werden sollen. Bisher gab es immer eine Gleichgewichtung zwischen ÖPNV und dem Individualverkehr und dass das Straßennetz in Niedersachsen ertüchtigt wird. Ich kann nicht feststellen, dass das Straßennetz mit der gleichen Intensität auch in Zukunft ertüchtigt wird. Ich meine, dass wir noch einmal darüber sprechen müssen, ob der Straßenbau ausschließlich aus Bundesmitteln verstärkt werden muss oder ob dann, wenn schon hohe Mittelvolumina aus den Rücklagen zur Sanierung eingesetzt werden, auch Landesmittel eingesetzt werden müssen. Im Bereich der Gebäudesanierung setzen Ihre Amtskollegen ja auch in großem Umfang Landesmittel ein.

Das Gleiche gilt für die Gemeinden. Es wäre sinnvoll gewesen, den GVFG-Topf noch einmal aufzustocken, damit mit den Gemeinden gemeinsame Projekte für Investitionen im Lande hätten gehebelt werden können. Gerade im Straßenbau haben die Gemeinden, insbesondere die Gemeinden mit großer Gemeindefläche, nach meiner Wahrnehmung große Nachholbedarfe.

Beim Wohnungsbau haben Sie sich wieder einmal für die staatliche Lösung - die staatliche Stärkung - entschieden. Die Mittel, die der WohnRaum Niedersachsen bereitgestellt worden sind, sind noch nicht einmal verausgabt worden. Trotzdem adressieren Sie für diese Gesellschaft schon neue Kapitalbeträge. Wenn Sie sie hätten schnell mobilisieren wollen, dann hätten Sie einen Multiplikationseffekt über private Investitionen genutzt. Wenn Sie diese Mittel kurzfristig ausgekehrt hätten - gerade an diejenigen, die mit etwas zusätzlicher Förderung noch Projekte verwirklicht hätten -, dann hätten Sie einen großen Hebel nutzen können und dann wäre auch mehr investiert worden. Vor allen Dingen wären dann die Projekte sofort ins Laufen gekommen und es hätte für den Wohnungsmarkt wesentlich mehr erreicht werden können. Meines Erachtens hätte sich diese Förderpraxis auszahlt und das hätte einen Schub gebracht.

Gestatten Sie mir, das Thema Deutschlandticket anzusprechen. Ich finde die Preiserhöhung normal. Der Preis für das Deutschlandticket entwickelt sich am Markt und muss für die Menschen einen Markteffekt haben. Ich bin allerdings etwas verwundert: Sie haben geäußert, dass Sie diese Preiserhöhung nicht befürworten. Trotzdem haben Sie für 2026 den gleichen Betrag etatisiert wie für 2025. Wenn Sie die Preiserhöhung nicht auf den Kunden hätten abwälzen wollen, dann hätten Sie die Mehrkosten in Form von höheren Defiziten aus Landesmitteln etatisieren müssen. Reichen denn die Mittel, die für das Deutschlandticket etatisiert sind, aus, um die Preiserhöhung, die die Verkehrsministerkonferenz beschlossen hat, zu kompensieren? Oder kann es sein, dass es noch sogenannte Handlungsbedarfe gibt, die Sie über die Technische befriedigen wollen? Herr Tonne, Sie sind doch sicher mit einem klaren Zahlengerüst in die Verhandlungen auf Bundesebene gegangen und haben gewusst, welche Folgen die gefassten Beschlüsse haben.

Alles in allem stelle ich fest: Gerade im Hinblick auf die Ergebnisse der Bestandsaufnahme unserer Unternehmen, die NiedersachsenMetall vorgenommen hat, meine ich, dass im Bereich der Wirtschaftspolitik im Entwurf des Landeshaushalts deutlichere Schwerpunkt hätten gesetzt werden können.

Wir werden in der Einzelberatung das Kapitel „Luft- und Raumfahrt“ lesen; auch dort habe ich keinen zusätzlichen Mittelansatz gefunden. Bis auf die entschiedene Ausfinanzierung des SALCOS-Projekts, worüber nach meinem Eindruck Konsens besteht, habe ich keine Ansätze gefun-

den, die dazu dienen sollen, industriepolitische Rahmenbedingungen zu verbessern oder in unserem Land ganz besondere Akzente zu setzen und sich zu ausgewählten Industriebereichen zu bekennen. Insofern ist das alles ein bisschen „Business as usual“.

Die hohe Verschuldung kann Kritik auslösen. Wenn Sie aber schon auf Verschuldung setzen, dann hätte der Schwerpunkt darauf gesetzt werden sollen, unser Hauptproblem zu beheben, nämlich Wirtschaftswachstum zu generieren. Bei der Modernisierung unserer Infrastruktur mit den vielen Verkehrsinfrastrukturprojekten, für die im Wesentlichen Sie, Herr Minister, zuständig sind und für die es sich nach Ihrem Dafürhalten immer lohnt, sich zu verschulden, jedenfalls sind die Mittel größtenteils nicht angekommen. Wer einen Blick auf den Aufwuchs wirft, der erkennt, dass da von der Nettokreditaufnahme im Umfang von 2 Mrd. Euro, die getätigt wird, so ganz viel nicht angekommen ist.

Abg. **Tamina Reinecke** (GRÜNE): Herr Tonne, vielen Dank für die Ausführungen. Als Sprecherin für Tourismus und Mitglied im Unterausschuss „Tourismus“ freut es mich sehr, dass Sie heute auch die Bedeutung von Tourismus für Niedersachsen hervorgehoben haben. Tourismus ist eine Leitökonomie in Niedersachsen und wirtschaftlich und beschäftigungspolitisch eine sehr starke Branche und insbesondere für die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum unerlässlich. Die Destinationen stehen im Wettbewerb miteinander - insbesondere mit den anderen Bundesländern, vornehmlich denen an der deutschen Küste und mit den Mittelgebirgen. Diese rüsten auf. Daher ist es gut, dass auch wir den Tourismus im Blick haben - nicht nur die Touristen, die in unseren Destinationen einen Wochenend-Wellnessurlaub verbringen, sondern auch diejenigen, die Naherholung, Rad- und Wandertourismus, wollen. Deswegen ist es großartig, dass 2 Mio. Euro für die hochprädiagnostisierten Tourismuskommunen jetzt im Haushalt verstetigt worden sind. Auch die Anpassung der Richtlinie für die Tourismusprojekte zeigt, dass Sie die Weiterentwicklung aufmerksam begleiten und die Rahmenbedingungen immer weiter verbessern.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank für die Ausführungen, Herr Minister. Ich habe zwei Nachfragen zu den Planungskapazitäten bei NPorts im Hinblick auf Investitionen in den Häfen und den zusätzlichen finanziellen Mitteln, die zur Verfügung gestellt werden.

Erstens. Verfügt NPorts über eine Struktur, die personell ausreichend bemessen ist, sodass diese Mittel verbaut werden können? Oder sollen, ähnlich wie in Bezug auf die Straßenverfahren werden soll, auch Planungsleistungen für die Häfen ausgegliedert werden?

Zweitens. Herr Minister, Sie sprachen von 62 Mio. Euro und 113 Mio. Euro aus dem Nachtrag und aus dem Sondervermögen und führten dafür ganz konkrete Projekte an. Nach meiner Wahrnehmung fehlte bei der Aufzählung der Projekte die Nordhafenerweiterung in Stade, für die es ganz konkrete Ansiedlungspläne und einen gewissen Zeitdruck gibt, in diese Planungen einzusteigen. Spielt der Standort Stade hier eine konkrete Rolle? Oder ist er für die Verwendung dieser genannten Summen nicht eingeplant?

Minister **Tonne** (MW): Ich beginne mit der Beantwortung der Fragen von Reinhold Hilbers. Stellen Sie sich vor, wir würden im Kabinett eine Umfrage starten, ob der Eindruck bestehe, dass sich nur wenige der Mittel, die zur Verfügung stehen, im Wirtschaftsressort wiederfinden. Ich wäre gespannt auf deren Ergebnis. Erinnere ich mich doch an anderslautende Einschätzungen der Kolleginnen und Kollegen. So unterschiedlich können die Wahrnehmungen manchmal sein.

(Abg. Reinhold Hilbers [CDU]: Ich lasse Zahlen sprechen!)

- Genau! - Ich weise darauf hin, dass wir im Wirtschaftsbereich zusätzliche Mittel im Umfang von 1,8 Mrd. Euro für Investitionen mobilisieren. Meines Erachtens ist es jetzt unsere Aufgabe, dass wir diese zusätzlichen Mittel vernünftig in die Umsetzung bekommen.

Als wir das erste Mal über die Zahlen gesprochen haben, wurde sofort nachgefragt, ob die Mittel ausreichen würden. Die einzig richtige Antwort ist: Irgendwann ist der Zeitpunkt erreicht, ab dem sie nicht mehr ausreichen. Aber erst einmal stehen so viele Mittel wie noch nie zuvor zur Verfügung - und das in einem Umfang, der die Umfänge voriger Jahre deutlich übersteigt. Aus dem Nachtrag werden 660 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Ich habe nicht den Eindruck, dass das eine schlechte oder zu vernachlässigende Bilanz ist.

Gestatten Sie mir einen Hinweis zu dem Aspekt, was wir wie für die Förderung von Projekten einsetzen können, um Mittel zu hebeln. 60 % der Mittel, die wir - auch für die Infrastruktur - bekommen, gehen an die Kommunen. Dieser Aspekt muss berücksichtigt werden bei der Diskussion um die Frage, wo das Land wie unterstützt und wie pass- und zielgenau unterstützt wird. Insofern wird gerade eine Menge an zusätzlichem Geld mobilisiert.

Sie warfen ein, dass das Mittelaufkommen für Landesstraßen nur wenig gesteigert worden sei, Herr Hilbers, mit den zusätzlichen Mitteln nehmen wir uns vor, bis zu zehn Jahre die vorhandenen Mittel so verlässlich aufzustocken, dass sie in Bauvorhaben umgesetzt werden können. Eine weitere Aufstockung von Mitteln, die nicht zur Umsetzung gebracht werden könnten, würde uns auch nicht helfen. Insofern ist das die Abwägung, die wir jetzt vornehmen müssen.

Nun wende ich mich Ihrer Frage nach der WohnRaum Niedersachsen GmbH zu. Wir legen ein Konzept vor, das verhindert, dass wir uns gegenseitig kannibalisieren und einander Wohnungsbau wegnehmen. Das, was die WohnRaum Niedersachsen macht, würde derzeit kein privater Investor machen. Die Empfehlung, dass die Mittel doch den privaten Investoren gegeben werden sollten, ist deshalb nicht ausreichend, weil aufseiten der privaten Investoren diese Wohnungspläne nicht umgesetzt würden. Wir können doch nicht sagen, dass wir ein großes, drängendes Problem haben, und dann darauf hoffen, dass sich die Lage schon irgendwie verändern wird, um unverändert weiter zu verfahren, obwohl uns auch andere Möglichkeiten an die Hand gegeben sind.

Ich räume ein, dass die WohnRaum Niedersachsen nicht zaubern kann. Ich habe in der vergangenen Woche einen Hinweis gegeben, was wir als Grundlage hätten haben können. Insofern ist der Aufbau mühsam. Ich sage es aber noch einmal: Das, was dort an Wohnungsbau passiert, würde ansonsten nicht an Wohnungsbau passieren. - Das ist für mich die entscheidende Begründung dafür, dass sie ihre Berechtigung hat, das umzusetzen.

Die Mittel, die für das Deutschlandticket angesetzt sind, sind ausreichend. Hätten wir eine andere Verständigung erreicht, hätten wir über die Technische Liste verändern müssen. Nach jetzigem Stand sind sie ausreichend angesetzt.

Auf den Hinweis zu NiedersachsenMetall will ich gerne eingehen. Ich habe die Aussagen mit Interesse gelesen. NiedersachsenMetall hat nach meinem Eindruck drei wesentliche Forderungen aufgestellt: Punkt 1 war der Industriestrompreis. Bei den übrigen Punkten hat sich Nieder-

sachsenMetall mit dem Thema Abgaben und dem Thema Steuern beschäftigt. Sie wissen genauso gut wie ich, dass das drei Forderungen sind, über die man sich unterhalten muss, die aber nicht an das Land, sondern an den Bund adressiert sind.

Frau Reinecke hat zum Tourismus ausgeführt. Ich glaube, dass wir mit den hochprädikatisierten Tourismuskommunen ein Zeichen setzen dürfen, dass wir uns der Bedeutung bewusst sind. Aber auch hier gilt wie für alle anderen Bereiche: Dieser Haushaltsentwurf ist nicht die Begründung dafür, die Bemühungen einzustellen, sondern es muss sehr hart weitergearbeitet werden, um weitere Verbesserungen zu erreichen. Die fördernde Begleitung von Wirtschaftsbereichen erfolgt bekanntlich stets sukzessive von Haushaltsjahr zu Haushaltsjahr. Wir sind uns der Förderbedürftigkeit sehr bewusst und wollen den Tourismus in unserem Land weiter stärken.

Herr Moorkamp fragte, ob die personelle Struktur bei NPorts ausreicht, um die geplanten Investitionen zu stemmen. Wir gehen auch hier davon aus, dass die Erbringung bestimmter Leistungen ausgegliedert wird und insofern entsprechende Unterstützungsleistungen ähnlich wie beim Straßenbau von außerhalb erfolgen.

Meine Aufzählung der Projekte ist nicht abschließend, sondern beispielhaft gewesen. Das heißt, dass die Nordhafenerweiterung in Stade natürlich nicht von dieser Liste gestrichen ist. Wir haben aber auch sehr deutlich gesagt, dass die Maßnahmen, die auf der Liste von NPorts stehen, mit den in 2026 zur Verfügung stehenden Mitteln nicht abschließend ausfinanziert sein können; sondern es gilt natürlich, zu überlegen, wie weitere Mittel akquiriert werden können - das gilt insbesondere für Projekte, die sehr hohe Investitionen erfordern.

Die Planungskosten für die Nordhafenerweiterung Stade sind in den 62 Mio. Euro aus dem Nachtrag enthalten.

Abg. **Claus Seebeck** (CDU): Ich begrüße die Bereitstellung der Mittel für den ÖPNV sehr. In der Gesamtkonzeption des ÖPNV fehlt mir aber die Stärkung des ländlichen Raums; denn gerade der ländliche Raum weist viele Bereiche auf, die, weil dort gar keine Busse fahren, weder vom Deutschlandticket noch von neuen Buslinien profitieren. Die kleinen Ortschaften sind darauf angewiesen, dass ein Anrufsammel-Taxis-Betrieb oder Bürgerbusse eingesetzt werden, um überhaupt über einen Anschluss zu verfügen - ganz abgesehen von nicht verkehrenden Buslinien an den Wochenenden und in den Schulferien. Mich interessiert Ihre Einschätzung, wie erreicht werden soll, den gesamten ÖPNV im ländlichen Raum zu stärken.

Wir haben jetzt mehrmals gehört, wie wichtig der Tourismus für das Land Niedersachsen ist. Zu einem funktionierenden Tourismus gehören auch Gastronomiebetriebe. Im Bundeskabinett ist zur Stärkung der Wirtschaft der Beschluss gefasst worden, die Mehrwertsteuer zu reduzieren. Hierzu erbitte ich Ihre persönliche Einschätzung und die Einschätzung des Landeskabinetts.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Herr Minister, Ihr Einzelplan ist aus der Sicht eines Abgeordneten, der zugleich Haushälter ist, der momentan am schwierigsten zu beratende, weil er normalerweise einen wesentlichen Teil der Investitionstätigkeit des Landes abbilden sollte. Wir haben Ihrem Vortrag gerade entnommen, dass es quasi eine Nebenliste gibt. Diese aber finden wir im Haushalt nicht. Sie haben gerade ein paar Dinge vorgetragen, die möglicherweise über das Sondervermögen Infrastruktur des Bundes abgebildet werden. Diese Übersicht steht uns als Parlament momentan noch nicht zur Verfügung. Sie ist weder in den Haushalt strukturell eingepreist noch

in irgendeiner anderen Form zur Debatte gestellt. Deswegen frage ich an der Stelle noch einmal ein bisschen dezidiierter nach: Die Verwaltungsvereinbarung sieht - zumindest im finalen Entwurf, wie er momentan zwischen dem Bund und den Ländern diskutiert wird - nicht die Zurverfügungstellung von zusätzlichen Finanzmitteln des Bundes für investive Maßnahmen der Länder und Kommunen in Tranchen, sozusagen Jahresscheiben, vor, wie ursprünglich kommuniziert, sondern die Summe wird dort insgesamt abgebildet und quasi unabhängig von Teiltranchen relativ flexibel abrufbar und abzurechnen sein.

Der Bund und, soweit ich es zutreffend verstanden habe, auch die Ministerpräsidenten kommunizieren geschlossen, dass Mittel in möglichst großem Umfang und so schnell wie möglich zur Verfügung gestellt werden sollen, um so schnell wie möglich einen möglichst hohen positiven konjunkturellen Effekt erzielen zu können. Das setzt voraus, dass auch vonseiten des Landes Niedersachsen schon sehr kurzfristig eine ganze Reihe von Maßnahmen vorbereitet werden, um diese Mittel abrufen zu können.

Wir würden dieses Verfahren gerne begleiten. Das ist aber aus strukturellen Gründen mithilfe dieses Haushaltsplanentwurfes momentan nicht möglich. Es gibt auch keinen Vorschlag für ein Sondervermögen, das durchgeführt werden könnte. Deswegen - weil Sie gesagt haben, dass die Projektliste, die Sie vorgetragen haben, nicht abschließend sei - wären wir Ihnen sehr dankbar, wenn Sie dem Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr, aber auch dem Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ und dem Unterausschuss „Tourismus“ den gesamten Katalog der Maßnahmen erläutern könnten, die momentan in Ihrem Haus in Vorbereitung sind, um sie dann über das Sondervermögen Infrastruktur Bund, Länder und Kommunen darzustellen, damit wir wissen, welche Themen momentan neben denen, die im Haushalt abgebildet sind, in Vorbereitung sind.

Abg. **Christian Frölich** (CDU): Herr Minister, herzlichen Dank für Ihre Ausführungen und dass Sie sich heute Zeit nehmen. Ich habe einige konkretere Fragen. Sie haben davon gesprochen, dass der Fahrzeug- und Gerätebestand bei den Straßenmeistereien modernisiert werden solle. Wir haben bei der Veranstaltung in der vergangenen Woche aber festgestellt, dass bei den Straßenmeistereien auch Neubauten erforderlich sind. In welchem Umfang sind dafür Mittel erforderlich? Welche Ideen haben Sie gerade im Hinblick auf eine Planbeschleunigung dieser Projekte? Es sind Projektzeiträume von 15 Jahren genannt worden, bevor eine neue Straßenmeisterei gebaut wird.

Die Aufstockung der DILAU-Mittel ist sicherlich sinnvoll und erforderlich. Mich interessiert, inwiefern absehbar ist, ob sämtliche Mittel, die zur Verfügung stehen, in 2025 abgerufen worden sind, oder ob das daran scheitert, dass wir gar nicht die erforderlichen Kapazitäten haben, um diese Mittel abzurufen.

Mich interessieren auch Ihre konkreten Ideen zur Planungsprozessbeschleunigung. Sie haben sich dazu eher allgemein geäußert. Gehen Sie wirklich auch an die harten Punkte heran, auch was Umweltverträglichkeitsprüfung etc. angeht? Sind hierzu in Ihrem Haus Veränderungen geplant und, wenn ja, wann können wir hierzu mit ersten konkreten Ideen rechnen?

Eine weitere Frage betrifft den Wohnraumförderfonds. Ich stelle fest, dass die Bewilligungen gerade im ländlichen Raum für geförderten Wohnraum des ersten und zweiten Förderwegs mittlerweile ins Stocken geraten. Seit dem Jahreswechsel 2024/2025 verlangt die NBank von

den Investoren andere Sicherheiten, sodass mittlerweile solche Projekte im ländlichen Raum nicht mehr zustande kommen, weil zu hohe Sicherheiten gefordert werden.

Die von Ihnen aufgestellte These, dass die freie Wirtschaft die in der Schublade liegenden Bauprojekte nicht umsetzen könne und deswegen die WohnRaum Niedersachsen GmbH diese Bauprojekte jetzt erfüllen müsse, kann ich nicht stützen. Es stellt sich die Frage, ob die WohnRaum Niedersachsen GmbH Steuergelder verbrennen darf. In dem Zusammenhang interessiert mich, ob Sie sich mit den Mitgliedsbetrieben des VDW, die wirklich nicht im Verdacht stehen, mit diesen Projekten hohe Gewinne erzielen zu wollen, zusammengesetzt haben, um einmal zu klären, worin diese Zurückhaltung begründet ist, und nach Möglichkeiten zu suchen, wie das Land die Mitgliedsbetriebe des VDW unterstützen könnte, um diese Projekte in der Fläche zum Fliegen zu bringen - und nicht über das Konstrukt einer WohnRaum Niedersachsen GmbH.

Minister **Tonne** (MW): Herr Seebeck, Sie haben den ÖPNV im ländlichen Raum angesprochen. Ich nehme an, niemand von uns würde verhehlen, dass wir weiterhin deutliche Bedarfe haben, den ÖPNV in der Fläche gut aufzustellen. Ich will auch gar nicht den Eindruck erwecken, dass mit den Maßnahmen, die wir jetzt ergreifen, die Probleme beseitigt wären.

Lassen Sie mich deutlich sagen: Wir stehen vor zwei Herausforderungen. Die erste Herausforderung ist, dass jetzt ein Zeitpunkt erreicht ist, in dem wir in erheblichem Maße investieren müssen, um Fahrzeugbestände zu erneuern. Das ist einer der sehr dringenden Schritte. Die zweite Herausforderung besteht darin, dass wir natürlich auch prüfen müssen, welche Unterstützung wir im konsumtiven Bereich leisten können.

Momentan geht es aber erst einmal darum, das zu sichern, was wir haben, ohne dafür die Verstärkung und den Ausbau zu vernachlässigen. Wir müssen jetzt angesichts der Preisentwicklungen, die auch dort zu verzeichnen sind, dafür sorgen, dass wir Lösungen finden, wie das, was wir planen - ich habe es dargestellt -, vorangebracht werden kann. Das wird für alle Beteiligten noch sehr anstrengend werden. Wir haben uns in dieser Wahlperiode bewusst dafür entschieden, etwa Bürgerbusse dort, wo sie schon bestehen, zusätzlich zu unterstützen, weil uns sehr bewusst ist, dass sie vor Ort eine Ergänzung darstellen, die auch weiterhin dringend benötigt wird.

Ich wurde um eine Einschätzung zur Senkung der Mehrwertsteuersätze in der Gastronomie gebeten. Das Land Niedersachsen nimmt zur Kenntnis, dass die Bundesregierung damit einen ihrer Inhalte, auf die sich die Koalitionspartner verständigt haben, umsetzt. Nach meinem Eindruck empfindet die Gastronomiebranche, mit der ich in Kontakt bin, die Mehrwertsteuerreduzierung als einen sehr wichtigen, essentiellen Punkt. Wir haben in allen Debatten, die wir hierzu geführt haben, aber immer gesagt, dass wir aufpassen müssen, dass wir den Erwartungshorizont richtig einsortieren. Ich persönlich glaube zum Beispiel nicht daran, dass die Senkung der Steuersätze unmittelbar auch zu einer Senkung von Preisen führen wird. Denn bekanntlich ist die Lage im Bereich der Gastronomie sehr differenziert. Insofern muss man sich immer wieder klarmachen, was von solchen Maßnahmen tatsächlich zu erwarten ist.

Herr Thiele, ich weiß noch nicht genau, was sich hinter dem Stichwort „Nebenliste“ gedanklich verbergen soll. Das, was wir an Maßnahmen konkretisieren können - einschließlich der weiteren Entwicklungen -, stellen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wir haben es mit einem sich entwickelnden Prozess zu tun.

Die LNVG, die WohnRaum Niedersachsen und NPorts haben Projektlisten, die sie mithilfe zusätzlicher Mittel, die sie bekommen, abarbeiten können. Auch beim Straßenbau wird die Frage der Abarbeitung regelmäßig gestellt. Wir haben entschieden, dass die Straßen, deren Zustand am schlechtesten ist, als Erstes angefasst werden sollen. Aber auch das ist Prozess, der jetzt dort zusammengeführt wird. Das Vorgehen beim Straßenbau unterscheidet sich von dem bei LNVG, WohnRaum und NPorts, weil diese Mittel über die Jahre hinweg im Landeshaushalt anzusetzen sind.

Die DILAU-Mittel für 2025 sind in vollem Umfang abgerufen.

Sie haben im Zusammenhang mit der WohnRaum Niedersachsen GmbH gefragt, ob wir uns mit dem VDW zusammengesetzt hätten. Erstens. Wir tauschen uns mit dem VDW sehr regelmäßig aus. Ich weise darauf hin, dass Frau Dr. Schmidt dem Aufsichtsrat der WohnRaum Niedersachsen angehört. Insofern ist eine unmittelbare Einbindung des VDW gegeben, und alle Projekte haben eine positive Rendite.

Wir diskutieren die Frage von Erleichterungen und Vereinfachungen und bitte noch um ein paar Wochen Geduld.

Wenn für Förderungen aus dem Wohnraumförderfonds zu hohe Sicherheiten verlangt werden sollten, dann ist das ein Punkt, den wir auch mit der NBank im Hinblick darauf erörtern werden, wie dort Maßnahmen beschleunigt werden. Ich will sehr deutlich Folgendes sagen: Es geht uns nicht darum, nur auf einen Strang zu setzen. Die WohnRaum ist ein Strang, um zusätzliche Wohnungen zu schaffen. Das muss mit allen Möglichkeiten, die wir haben, flankiert werden. Ich habe das Stichwort „zu hohe Sicherheiten“ bisher nicht auf dem Schirm gehabt. Wir können aber gern die Liste der Punkte, die wir besprechen müssen, um diesen noch ergänzen.

Als Nächstes habe ich mir notiert: Mittel für Neubauten. Wir haben die Straßenbaubehörde gebeten, dass sie entsprechende Projekte einreicht, damit sie schneller zur Umsetzung kommen. Ich habe den Hinweis auf die Dauer der Umsetzung so verstanden, dass das kein planerisches Problem ist, sondern eines der Ausfinanzierung, im Sinne davon, ob die erforderlichen Mittel überhaupt vorhanden sind. Wenn es mehr Mittel gibt, können wir derartige Projekte natürlich auch schneller in Umsetzung bringen. Wenn es eine Liste gibt, die Auskunft über die Prioritätensetzung gibt, dann wird diese gerne zur Verfügung gestellt.

Abg. Ulf Thiele (CDU): Gestatten Sie eine Nachfrage. Herr Minister, Sie sagten gerade, Sie wüssten nicht ganz genau, was sich hinter meiner Frage verberge. Ich möchte es Ihnen erläutern. Es sind im Wesentlichen zwei Punkte. Der eine Punkt ist ein formaler, nach meinem Empfinden aber sehr wichtiger: Ich meine die Frage der parlamentarischen Kontrolle der Exekutive. Normalerweise würden wir jetzt mit Ihnen auch über die Investitionsplanungen des MW für das kommende Jahr diskutieren. Das können wir aktuell nur eingeschränkt, weil uns als Diskussionsmasse ein wesentlicher Teil der Investitionsplanungen nicht über den Haushaltsplanentwurf zur Verfügung steht, sondern sie für die Umsetzung über das Sondervermögen der Investitionen von Bund, Ländern und Kommunen in Aussicht gestellt sind, ohne dass uns im Augenblick hierzu Unterlagen vorliegen. Das hat auch damit zu tun, dass - anders als es in anderen Ländern der Fall ist - die Niedersächsische Landesregierung dafür nicht Leertitel in den Haushaltsplanentwurf eingebucht hat, weil sie - zumindest nach unserer Kenntnis - vorhat, über die Struktur eines wei-

teren Sondervermögens auf der Landesebene zu verbuchen. Weil die investiven Teile Ihres Einzelplans so gar nicht zu beraten sind, weil sie unvollständig sein müssen, wüssten wir gerne - deswegen frage ich jetzt erneut danach -, welche konkreten Maßnahmen Sie im Jahre 2026 mithilfe des Sondervermögens für Investitionen von Bund, Ländern und Kommunen planen und in Realisierung bringen wollen. Wir wollen das aus zwei Gründen wissen: a) weil wir mit Ihnen die Investitionsmaßnahmen gern diskutieren würden - auch mit Blick auf die eigene Anträgen zum Haushalt, die wir vielleicht noch vorbereiten, weil wir wissen müssen, wo aus unserer Sicht die Fehlstellen sein könnten bzw. wo nachgesteuert werden müsste, und b) weil wir natürlich auch sehen wollen, ob die Maßnahmen, die Sie jetzt über das Sondervermögen durchführen, entlastende Maßnahmen für den Normalhaushalt sein könnten.

Gestatten Sie, Herr Tonne, mir, Ihnen das am Beispiel des Straßenbaus zu erläutern: Wir bilden beim Landesstraßenbauplafond sowohl die investiven als auch die Unterhaltungsmaßnahmen ab. Wenn Sie also investive Maßnahmen sozusagen umbuchen, dann stehen mehr Mittel für die Unterhaltung zur Verfügung. Wenn Sie davon absehen, dann bleibt die Unterhaltung unserer Landesstraßen und Radwege und Brücken notleidend. Um dafür ein Gefühl und ein höheres Maß an Gewissheit darüber zu bekommen, wie in diesen Bereichen eigentlich die Planungen des Wirtschaftsministeriums für das nächste Jahr sind, brauchen wir auch die Informationen über Ihre Planungen für das Sondervermögen und nicht nur die über den Normalhaushalt. Deswegen bitte ich Sie jetzt erneut, sie uns, dem Parlament, darzustellen und uns zur Verfügung zu stellen.

Minister **Tonne** (MW): Herr Thiele, ich habe Ihnen gesagt, dass wir das, was an Maßnahmen vorhanden ist, gerne zur Verfügung stellen - auch wenn es etwas konkreter wird. Was Sie gerne haben wollen, ist allerdings auch die Quadratur des Kreises. Es funktioniert natürlich nicht, wenn wir auf der einen Seite sagen, dass es so schnell wie möglich gehen soll, und auf der anderen Seite fordern, dass das jährlich abschließend vorzulegen ist. Ich habe Ihnen die unterschiedlichen Wege, wie Mittel den Gesellschaften gegeben werden, genannt. Natürlich ist der Auftrag, zu überlegen, wie die Mittel möglichst schnell „auf Strecke“ zu bringen sind. Es hängt natürlich von diesen Rückmeldungen ab, was das bedeutet.

Beim Straßenbau wird insofern anders verfahren, weil dort die entsprechenden Tranchen im Haushalt abgebildet werden; sofern ich mich auf Abwege begeben, möge Herr Eule bitte sofort einschreiten. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass mehr von den Maßnahmen möglich sind. Das ist im Hinblick darauf, wie viel von den Mitteln für die Unterhaltung aufgewendet und wie viel von den Mitteln für die grundsätzliche Sanierung verwendet werden kann, eine ganz entscheidende Frage, aber auch ein Prozess, der logischerweise erst jetzt konkretisiert werden kann und nicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt abschließend vorgelegt werden kann.

Der Grundsatz, den ich als Botschaft ausgegeben habe, ist: Maßnahmen so schnell wie möglich umsetzen, insbesondere im Straßenbau, aber auch Verlässlichkeit und Planbarkeit haben. Ich meine, dass wir mithilfe der Zahlen dargelegt haben, was das bedeutet.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Herr Vorsitzender, ich möchte eine konkretere Antwort haben. Bedeutet das, dass wir vom Wirtschaftsministerium den aktuellen Planungsstand in schriftlicher Form bekommen? Sie sagen, dass Sie uns die Maßnahmen, die in Vorbereitung auf Finanzierung durch das Sondervermögen sind, zur Verfügung stellen. Heißt das, dass wir von Ihnen eine entsprechende Vorlage bekommen?

Minister **Tonne** (MW): Sie haben danach gefragt, was in 2026 umgesetzt werden soll. Wir können gerne vereinbaren, dass es dazu bei Fortschritten ein Update gibt, das Auskunft gibt, was Fortschritte, die erzielt worden sind, für 2026 bedeuten - so konkret, wie es darzulegen ist.

*

Der **Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung** und der **Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“** schließen die Mitberatung zu dem **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgesetzes 2025 (Nachtragshaushaltsgesetz 2025) und der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung (TOP 1)** damit ab. Änderungsempfehlungen gegenüber dem federführenden Ausschuss für Haushalt und Finanzen werden nicht ausgesprochen.

*

Der **Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung**, der **Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“** und der **Unterausschuss „Tourismus“** setzen die Mitberatung zu dem **Entwurf des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2026** fort.

Die **Ausschüsse** lesen die Einzelpläne 08 und 20 (Kapitel 2011 TGr. 64). Eine besondere Aussprache ergibt sich dabei zu folgenden Haushaltsstellen:

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

Kapitel 0801 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

Titel 972 19 - Globale Minderausgabe 2019 ff.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) erbittet eine Übersicht, die Auskunft darüber gibt, an welchen Stellen die Konsolidierungen, die das MW zum Haushalt erbringen muss, erbracht werden.

MDgt **Eule** (MW) erläutert, hierbei sei zwischen dem Konsolidierungsbeitrag I (**Anlage 1**) und dem Konsolidierungsbeitrag II (**Anlage 2**) zu unterscheiden.

Der Konsolidierungsbeitrag I in Höhe von 9,186 Mio. Euro belaste das Ministerium in jedem Jahr. Er werde für 2026 im HPE und für die Folgejahre in der Mipla ausgewiesen. Die Summe von 9,816 Mio. Euro könne das MW in toto bei den Leistungen nach dem Wohngeldgesetz absetzen. Der Bund habe eine neue Planung vorgelegt, die Auskunft darüber gebe, in welchem Umfang er für das Jahr 2026 im Bundeshaushalt Mittel für Wohngeldleistungen vorsehe. Das MW habe daraufhin den Anteil, den Niedersachsens an den gesamten Wohngeldleistungen in den vergangenen Jahren gehabt habe, ermittelt und festgestellt, dass die Prognose des Bundes zuzüglich des prozentualen Anteils, den Niedersachsen davon in den vergangenen Jahren in Anspruch genommen habe, dazu führe, dass Niedersachsen seine Mipla-Ansätze für Wohngeldleistungen verringern könne. Aus diesem Minderaufwand habe das MW den Konsolidierungsbeitrag I erbringen können.

Der Konsolidierungsbeitrag II liege für 2026 bei 6,9 Mio. Euro und steige in den Jahren 2027/2028 auf knapp 14 Mio. Euro und in 2029 auf 17 Mio. Euro an. Die Beträge könnten zu 80 bis 90 % ebenfalls aus Wohngeldleistungen erbracht werden.

Darüber hinaus könnten Verwaltungskostenerstattungen an die NBank eingerechnet werden.

Der Wirtschaftsplan in seiner aktuell vorliegenden Fassung - die Beschlussfassung im Verwaltungsrat stehe noch aus - sehe hierfür in 2027 2 Mio Euro und in 2029 4,3 Mio. Euro vor. In 2027 und 2029 könnten jeweils 1 Mio. Euro im Mittelstandsfonds abgesetzt werden, weil nach Ansicht des MW die Fonds der NBank ausreichend bestückt seien.

Abschließend sagt MDgt **Eule** (MW) dem Ausschuss die Übermittlung einer Übersicht über alle Konsolidierungsbeiträge zu, die die Ressorts erbracht haben.

Kapitel 0820 - Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Titel 231 10 - Erstattungen und Zuweisungen des Bundes im Rahmen der Auftragsverwaltung

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) bittet unter Hinweis auf das in Zukunft zu erwartende höhere Bauvolumen an Bundesfernstraßen und die damit verbundene Gefahr, dass das Land „Zuschussgeschäft“ betreibe, wenn der Bund insgesamt nicht kostendeckend erstatte, darum, dem Ausschuss eine Information zum Deckungsgrad der Kostenerstattung zukommen zu lassen. - MDgt **Eule** (MW) sagt zu, diese Information schriftlich nachzuliefern. - MR **Prüß** (MW) erläutert, die Erstattungen des Bundes seien nicht kostendeckend; eine Kostendeckung sehe das Konstrukt der Auftragsverwaltung gemäß Grundgesetz allerdings auch nicht vor. Nach dem Bundesstraßen-Vermögensgesetz erstatte der Bund Kosten der Auftragsverwaltung nur anteilig mit einer Quote von 5 % bezogen auf das Bauvolumen. Die Mittel, die im Einnahmen-Titel 231 10 ausgewiesen würden, entsprächen somit 5 % des Bauvolumens.

*

Der Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, der Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ und der Unterausschuss „Tourismus“ schließen die Mitberatung zu dem **Entwurf des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2026** unter Einbeziehung der **Mittelfristigen Planung 2025 bis 2029** (TOP 2) damit ab. Änderungsempfehlungen gegenüber dem federführenden Ausschuss für Haushalt und Finanzen werden nicht ausgesprochen.

Ferner empfiehlt der Ausschuss dem Landtag zu der in die Beratung zum Gesetzentwurf einbezogenen **Eingabe 01247/03/19** den folgenden Beschluss:

Die Eingabe wird für erledigt erklärt. Der Einsender der Eingabe ist über die Sach- und Rechtslage zu unterrichten.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE, AfD

Ablehnung: -

Enthaltung: -

Einzelplan 08

Stand:

19.03.2025

Erbringung ressortspezifischer Konsolidierungsbeiträge

Kapitel - Titel	Zweckbestimmung / Maßnahme	Mehreinnahme (E) / Minderausgabe (A) - in Tsd. EUR -							
		2026		2027		2028		2029	
		E	A	E	A	E	A	E	A
1. Konsolidierungsbeitrag Summe 1									
0801 - 972 25	Konsolidierungsbeitrag HPE 2026 Auflösung Erhöhung GMA Mipla 2024 - 2028		9.186		9.186		9.186		9.186
2. Titelscharfe Einsparung bei (Einnahmen = positiver Betrag, Ausgaben = negativer Betrag)									
0840 - 681 62	Leistungen an Empfänger von Miet- und Lastenzuschüssen nach dem Wohngeldgesetz		9.186		9.186		9.186		9.186
Summe 1 gemäß BV Nr. 3		0	9.186	0	9.186	0	9.186	0	9.186
Saldo Mehreinnahme / Minderausgabe			9.186		9.186		9.186		9.186
Saldo Nr. 1 und Nr. 2			0		0		0		0

Einzelplan 08

Stand:

19.03.2025

Erbringung ressortspezifischer Konsolidierungsbeiträge

Kapitel - Titel	Zweckbestimmung / Maßnahme	Mehreinnahme (E) / Minderausgabe (A) - in Tsd. EUR -							
		2026		2027		2028		2029	
		E	A	E	A	E	A	E	A
1. Konsolidierungsbeitrag Summe 2									
0801 - 972 26	Konsolidierungsbeitrag HPE 2026 / Mipla 2025 - 2029		6.983		13.966		13.966		17.458
2. Titelscharfe Einsparung bei (Einnahmen = positiver Betrag, Ausgaben = negativer Betrag)									
0840 - 681 62	Leistungen an Empfänger von Miet- und Lastenzuschüssen nach dem Wohngeldgesetz		6.983		12.036		13.958		12.036
0840 - 633 62	Erstattungen an Gemeinden für Miet- und Lastenzuschüsse nach dem Wohngeldgesetz						8		
0802 - 671 01	Verwaltungskostenerstattung an die NBank				1.930				4.390
0802 - 892 76	Mittelstandsfonds								1.032
Summe 2 gemäß BV Nr. 3		0	6.983	0	13.966	0	13.966	0	17.458
Saldo Mehreinnahme / Minderausgabe			6.983		13.966		13.966		17.458
Saldo Nr. 1 und Nr. 2			0		0		0		0