

Niedersächsischer Landtag

Stenografischer Bericht

80. Sitzung

Hannover, den 26. Januar 2006

Inhalt:

Tagesordnungspunkt 19:

Dringliche Anfragen9143

a) Die Nutzung von Biogasanlagen - Fluch oder Segen für die niedersächsische Landwirtschaft? -

Anfrage der Fraktion der CDU - Drs. 15/2558	9143
Karl-Heinrich Langspecht (CDU)	9143
Hans-Heinrich Ehlen , Minister für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz	9143 bis 9152
Claus Johannßen (SPD)	9145
Rolf Meyer (SPD)	9145, 9146, 9150
Karin Stief-Kreihe (SPD)	9146, 9149
Klaus Schneck (SPD)	9147, 9151
Dieter Steinecke (SPD)	9147
Dieter Möhrmann (SPD)	9148, 9152
Klaus Fleer (SPD)	9148
Friedhelm Biestmann (CDU)	9149

b) Rolle vorwärts, Rolle rückwärts - Kultusminister Bernd Busemanns Turnübungen bei der Einführung des beitragsfreien Kindergartenjahres? - Anfrage der Fraktion der SPD - Drs. 15/2559

.....	9152
Ingrid Eckel (SPD)	9152
Bernhard Busemann , Kultusminister	9153 bis 9163
Joachim Albrecht (CDU)	9154
Ina Korter (GRÜNE)	9155, 9160
Wolfgang Wulf (SPD)	9155, 9160
Claus Peter Poppe (SPD)	9156
Jacques Voigtländer (SPD)	9156
Wolfgang Jüttner (SPD)	9157, 9163
Ursula Körtner (CDU)	9157
Meta Janssen-Kucz (GRÜNE)	9158
Dr. Gabriele Andretta (SPD)	9159, 9160
Professor Dr. Hans-Albert Lennartz (GRÜNE)	9161

Ralf Briese (GRÜNE)	9162
Dieter Möhrmann (SPD)	9162

c) Mautflüchtling Hirche - Anfrage der Fraktion

Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 15/2560	9164
Enno Hagenah (GRÜNE)	9164, 9167, 9170
Walter Hirche , Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	9165 bis 9172
Andreas Meihies (GRÜNE)	9167
Ursula Helmhold (GRÜNE)	9168
Karl-Heinz Bley (CDU)	9168
Professor Dr. Hans-Albert Lennartz (GRÜNE)	9169
Ernst-August Hoppenbrock (CDU)	9169
Gisela Konrath (CDU)	9170
Ina Korter (GRÜNE)	9170
Dieter Möhrmann (SPD)	9171
Dorothea Steiner (GRÜNE)	9172
Brunhilde Rühl (CDU)	9172

Persönliche Bemerkung nach § 76 GO:

Uwe Schwarz (SPD)	9173
--------------------------	------

Tagesordnungspunkt 20:

Zweite Beratung:

Nutzung der oberflächennahen Erdwärme voran bringen - Innovative Technologien zum Klimaschutz stärken die heimische Wirtschaft - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 15/1574 - Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr - Drs. 15/2525	9174
Hans-Joachim Janßen (GRÜNE)	9174, 9175
Karsten Heineking (CDU)	9175
Frauke Heiligenstadt (SPD)	9176
Jan-Christoph Oetjen (FDP)	9178
Walter Hirche , Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	9178
Beschluss	9179

(Erste Beratung: 53. Sitzung am 27.01.2005)

Aus heutiger Sicht würde ich Ihnen sagen: Dieser Landesetat ist sehr strapaziert. Sie haben mitverfolgt, was wir tun müssen, um dieses Land auch fiskalisch wieder auf vernünftige Füße zu stellen. Ich nenne nur die weitgehende Abschaffung des Weihnachtsgeldes, die Streichungen beim Urlaubsgeld und bei der Lernmittelfreiheit, die Sie ja wieder einführen wollen, die Veränderung beim Blindengeld und andere Maßnahmen mehr.

(Wolfgang Jüttner [SPD]: Es wird dünner, Herr Kollege! - Dieter Möhrmann [SPD]: Der politische Wille ist also nicht vorhanden!)

Dieser Etat ist so weit durchgeforstet, dass Beträge in einer Größenordnung von 70 Millionen Euro oder 100 Millionen Euro nicht einfach aus der Hüfte organisiert werden können.

(Jacques Voigtländer [SPD]: Das haben Sie doch gesagt!)

- Ja, aber da ist das große Problem. Nur weil wir arm sind, hören wir nicht auf zu denken. Aber alles zu seiner Zeit, Herr Kollege Voigtländer!

(Wolfgang Jüttner [SPD]: Gilt jetzt 2006 oder 2002?)

Nun will ich Ihnen aber noch sagen, wer damals dem Oppositionspolitiker Busemann die passende Antwort gegeben hat.

(Wolfgang Jüttner [SPD]: Wahrscheinlich der Ministerpräsident!)

Es geht um die Pressemitteilung vom 24. Oktober 2002. Die Antwort gab der Ministerpräsident Gabriel. Ich zitiere ihn aus einer *dpa*-Meldung:

„Niedersachsens Ministerpräsident Sigmar Gabriel hat der CDU-Forderung nach einem beitragsfreien Kindergartenjahr eine klare Absage erteilt. ‚Jeder weiß‘, so Gabriel, ‚in den nächsten Jahren ist das nicht zu finanzieren‘, sagte er am Mittwoch im Landtag in Hannover. Die CDU habe für diesen Vorstoß keine Finanzierungsvorschläge vorgelegt.“

Daraus folgert die Presse, immer unter Hinweis auf Herrn Gabriel: *Hannoversche Allgemeine Zeitung*, 24. Oktober 2002: Gratisjahr im Kindergarten unbezahlbar. In der *NWZ* stand, glaube ich: Kein beitragsfreies Jahr für Kindergärten. - Gabriel hat

uns damals vorgerechnet, dass er dieses Geld - damals ging er von 70 Millionen aus - nicht hatte.

(Wolfgang Jüttner [SPD]: Seit wann verstecken Sie sich denn hinter Herrn Gabriel? Das ist etwas ganz Neues!)

- Ich verstecke mich doch nicht hinter Gabriel! Ich will nur sagen: Auch damals gab es bei Ihnen schon Leute! Ich bitte Sie!

(Wolfgang Jüttner [SPD]: Wer politisch will, kann es schaffen!)

Es ist schön, dass Sie Herrn Gabriel noch einmal in Erinnerung bringen. Man staunt ja immer, wie schnell die Leute vergessen werden.

(Wolfgang Jüttner [SPD]: Wenn man will, schafft man es!)

- Wenn man will, schafft man es.

(Wolfgang Jüttner [SPD]: Ihr Zitat!)

- Ja.

(Wolfgang Jüttner [SPD]: Wollen Sie denn? Oder können Sie nicht?)

- Wir wollen immer. Und über den passenden Zeitpunkt unterhalten wir uns zur passenden Zeit, nämlich dann, wenn die Finanzen das hergeben. - Danke.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin Silva Seeler:

Weitere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt liegen mir nicht vor.

Wir kommen jetzt zu dem Punkt

c) Mautflüchtling Hirche - Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 15/2560

Zu Wort gemeldet hat sich Herr Hagenah.

Enno Hagenah (GRÜNE):

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Juli letzten Jahres hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr eine erste Auswertung der Ergebnisse der Dauerzählstellen an Bundesstraßen vorgenommen, die eine erheb-

liche Zunahme des Lkw-Verkehrs auf Bundesstraßen dokumentiert. „Dies ist eindeutig auch auf den so genannten Lkw-Mautausweichverkehr zurückzuführen“, erklärte Minister Hirche damals in einer Pressemitteilung (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 26. Juli 2005, Presseerklärung Nr. 104).

Als besonders belastete Strecken wurden die Bundesstraßen 4, 6, 51, 65, 68, 75, 213 und 402 genannt. Im Dezember 2005 hat der Minister dann allerdings nur die B 4, die B 51 und die B 75

(Unruhe - Glocke der Präsidentin)

dem Bund zur Prüfung für die Ausweitung der Mautpflicht empfohlen. Die Verkehrszählungen hätten landesweit zum Jahresende eine deutliche Reduzierung des Schwerlastverkehrs ergeben (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 21. Dezember 2005, Presseerklärung Nr. 167).

(Ernst-August Hoppenbrock [CDU]:
So ist das!)

Inzwischen wurden vom Land sogar auch noch die Prüfungsanträge an den Bund für die B 4 und die B 75 zurückgezogen. Statt einer Mauterhebung soll jetzt von den Verkehrsbehörden mithilfe eines neuen Verbotsschildes der Durchgangsverkehr für Lkw mit mehr als 12 t Gewicht verboten werden. Vermutlich wird es aber bis zu einem halben Jahr dauern, bis die Verbotsschilder an den vorgesehenen Straßenabschnitten aufgestellt sein werden. Die Beschilderung wird zudem von vielen Anwohnerinnen und Anwohnern belasteter Strecken nicht als ausreichend angesehen, um den weiterhin starken Lkw-Ausweichverkehr einzudämmen. So haben nach Pressemeldungen - *Hannoversche Allgemeine Zeitung*, 17. Januar 2006 - beispielsweise Bürgerinnen und Bürger aus dem Gehrdener Ortsteil Everloh Demonstrationen angekündigt. Zudem sei einer Vorlage der Regionsverwaltung Folgendes zu entnehmen: Die Zahl der Mautflüchtlinge in der Region Hannover ist zwar gegenüber den ersten Monaten 2005 leicht zurückgegangen, hat sich aber auf einem sehr hohen Niveau eingependelt.

Wir fragen die Landesregierung:

Erstens. Wie haben sich die Lkw-Verkehre in der zweiten Jahreshälfte 2005 nach Auswertung der Daten der Dauerzählstellen an den niedersächsischen Bundesstraßen jeweils im Vergleich zum

Vorjahr und zum ersten Halbjahr 2005, bezogen auf die Lkw-Nachtbelastungen, und von Juli bis Dezember 2005 im Vergleich zu den Vorjahresmonaten an den Bundesstraßen 4, 6, 51, 65, 68, 75, 213 und 402 entwickelt (Angaben bitte entsprechend der bereits vorliegenden Auswertung der Dauerzählstellen an den Bundesstraßen vom Sommer 2005)?

Zweitens. Wann werden auf welchen Straßen bzw. Straßenabschnitten nach bisheriger Kenntnis der Landesregierung die neuen Verbotsschilder gegen den Lkw-Durchgangsverkehr aufgestellt?

Drittens. Durch welche Maßnahmen wird die Landesregierung sicherstellen, dass die Verbote eingehalten werden und es nicht, auch aufgrund mangelnder Überwachung, zu regelmäßigen Übertretungen kommt?

Vizepräsidentin Silva Seeler:

Für die Landesregierung antwortet Herr Minister Hirche.

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Aus den Zahlen für den gesamten Lkw-Verkehr ergibt sich, dass unmittelbar nach Einführung der Maut auf Autobahnen viele Lkw-Fahrer versucht haben, auf das mautfreie Straßennetz auszuweichen. Unterdessen hat sich jedoch der Lkw-Verkehr außerhalb der Autobahnen landesweit gesehen etwa wieder auf dem Niveau vor Einführung der Maut eingependelt.

Nichtsdestoweniger gibt es eine Reihe von Straßen, die weiterhin durch zusätzlichen Lkw-Verkehr höher belastet sind. Bei allen Anstrengungen, die Lkw weitestgehend auf der Autobahn zu belassen, muss die Landesregierung zum einen das geltende Recht beachten und zum anderen berücksichtigen, dass die regionale Wirtschaft nicht durch unüberlegte Maßnahmen Schaden nimmt.

Zum rechtlichen Rahmen möchte ich zunächst auf die Widmung der Straßen aufmerksam machen. Die Bundes- und Landesstraßen dienen *ohne* Einschränkung dem weiträumigen Verkehr, also auch dem überregionalen Lkw-Verkehr. Wenn ein Lkw-Fahrer von einer Autobahn auf eine Bundes- oder Landesstraße ausweicht, macht er von diesen Straßen so Gebrauch, wie es der Bundesgesetzgeber gewollt hat. Voraussetzung für eine Einbe-

ziehung von Bundesstraßen in die Maut ist gemäß EU- und Bundesrecht, dass dies mit der Verkehrssicherheit begründet werden kann. Neben der Aufnahme dieser Strecken in eine Bundesverordnung ist zudem die Beteiligung der EU-Kommission erforderlich. Das stellt eine hohe Hürde her.

(Präsident Jürgen Gansäuer übernimmt den Vorsitz)

Meine Damen und Herren, diese Bemerkung macht deutlich: Die Probleme der betroffenen Anwohner durch Lärm und Abgase sind nach der bestehenden bundesgesetzlichen Grundlage noch keine tragfähige Begründung für eine Bemaunung und würden durch die Maut auch nicht gelöst werden. Aus diesem Grunde haben wir von der Ländersseite dafür Sorge getragen, dass die Straßenverkehrsordnung in geeigneter Weise ergänzt wurde. Nunmehr besteht die rechtliche Möglichkeit, bei nachgewiesenen Belastungen durch Mautausweichverkehre den Durchgangsverkehr von Lkw über 12 t zu untersagen.

Die Forderung nach einer weiteren Bemaunung hat auch noch eine wirtschaftliche Kehrseite; denn jedes Unternehmen, das von einer mautpflichtigen Straße aus erschlossen wird, zahlt drauf, egal, ob es sich um eine Spedition, einen Industriebetrieb, ein gewerbliches Unternehmen oder einen Handelsbetrieb handelt. Die Mautkosten schlagen zunächst bei diesen Unternehmen zu Buche und verschlechtern deren Position gegenüber Mitbewerbern, aber sie landen am Ende natürlich bei den Kunden, bei den Verbrauchern. Dies alles führt zu einem deutlichen Standortnachteil für niedersächsische Unternehmen und gefährdet Arbeitsplätze. Aus diesem Grunde ist Augenmaß geboten, unter Berücksichtigung aller Aspekte zu entscheiden.

Deswegen, meine Damen und Herren - das ist für mich das Maßgebliche -, habe ich mir nicht angemaßt, vom grünen Tisch aus zu entscheiden, ob und welche Straßen in Niedersachsen in die Maut einbezogen werden. Wir haben umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt, diese sorgfältig ausgewertet und diejenigen einbezogen, die vor Ort sind und deshalb sachgerechter entscheiden können. Maßgeblich für die Meldung an den Bund waren deshalb die regionalen Voten. Dazu drei Beispiele:

Die Landkreise Cloppenburg und Emsland haben sich gegen die Einbeziehung der Bundesstra-

ße 213 in die Maut ausgesprochen, obwohl diese Straße vom Lkw-Verkehr stark betroffen ist. Aufgrund dieses regionalen Votums haben wir die ursprünglichen Überlegungen zur Bemaunung nicht weiter verfolgt.

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) hat sich gegen die Einbeziehung der B 75 in die Mautpflicht ausgesprochen. Deswegen haben wir den Prüfauftrag beim Bund zurückgezogen.

Der Landkreis Gifhorn hat sich nachträglich gegen die Einbeziehung der B 4 in die Mautpflicht ausgesprochen. Deswegen haben wir auch diesen Prüfauftrag beim Bund zurückgezogen.

Es ist aus guten Gründen zu beachten, meine Damen und Herren, dass wir keinen unübersichtlichen Flickenteppich von Mautstrecken und mautfreien Strecken in Niedersachsen anlegen können. Entweder wird eine Straße einheitlich bemautet oder gar nicht. Wenn unterschiedliche regionale Voten vorliegen, dann kann eine Einbeziehung in die Mautpflicht nicht erfolgen. Aus diesem Grunde ist lediglich die Meldung der B 51 für die Einbeziehung in die Maut übrig geblieben.

Als verkehrspolitische Alternative steht seit Beginn dieses Jahres die Anordnung eines Durchfahrtsverbots für schwere Lkw zur Verfügung. Mit diesem Instrument haben die Verkehrsbehörden die Möglichkeit, in geeigneten Fällen die Straßen für den Lkw-Durchgangsverkehr zu sperren und so für Entlastung für die Anwohner zu sorgen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen wie folgt:

Zu 1: Die 588 Vergleichszahlen erhalten Sie wegen des großen Umfangs in schriftlicher Form. Ich könnte das - wie der Finanzminister bei anderer Gelegenheit - natürlich alles einzeln vortragen. Aber ich sehe an Ihrem Schmunzeln - Herr Hagenah hat sein Einverständnis schon vorher angekündigt -, dass wir das in schriftlicher Form machen dürfen. Sofern Nachfragen kommen, darf ich nachher allerdings noch auf einige Aspekte eingehen.

Zu 2: Die Entscheidung, ob, wo und wann ein Durchfahrtsverbot für den Lkw-Durchgangsverkehr angeordnet wird, obliegt den örtlichen Verkehrsbehörden. Wann dort der Meinungsbildungsprozess abgeschlossen ist, kann von hier aus nicht beurteilt werden. Dass dies auch schnell erfolgen kann, sehen Sie daran, dass an der B 65 bereits eine

solche Anordnung ergangen ist. An den Autobahnen kann erst dann auf ein Durchfahrtsverbot hingewiesen werden, wenn dies für die nachgeordnete Straße angeordnet ist. Die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist deshalb auf die Mitteilung der örtlichen Verkehrsbehörde angewiesen, bevor sie ein Schild, das ja individuell angefertigt werden muss, aufstellen kann.

Zu 3: Das Durchfahrtsverbot ist eine normale verkehrsbehördliche Anordnung, die mit den gängigen Mitteln überwacht wird. Es ist davon auszugehen, dass zu Anfang öfter kontrolliert wird, um dem Verbot den nötigen Nachdruck zu verleihen. Wir werden zusätzlich zur Polizei die örtlichen Verkehrsbehörden ermächtigen, die Überwachung durchzuführen, sodass eine größere Kontrolldichte erreicht wird. Nur das Anhalten der Fahrzeuge muss dann noch durch die Polizei erfolgen. Die Kontrolle kann dann durch Mitarbeiter der Verkehrsbehörde erfolgen.

(Beifall bei der CDU und bei der FDP)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Herr Minister, vielen Dank. - Herr Kollege Meihnsies, Sie haben eine Zusatzfrage. Bitte schön!

Andreas Meihnsies (GRÜNE):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich frage die Landesregierung vor dem Hintergrund des Mautausweichverkehrs auf der B 4 - an der Zählstelle Grünhagen haben Sie zwischen dem ersten Halbjahr 2004 und dem ersten Halbjahr 2005 eine Zunahme von 43 % ermittelt; dieser Wert liegt noch im Mittelfeld, an anderen Stellen reichen die Werte an 90 % heran -, warum Sie nicht aktiver werden, um die Menschen vor dieser unerträglichen Belastung zu schützen, warum Sie nicht eine Teilbemaatung durchführen, anstatt nur Schilder aufzustellen, was dann auch noch verspätet passiert. Vor dem Hintergrund, dass hier ständig über Bürgersinn und Bürgernähe gesprochen wird, ist das nicht zu verstehen. Helfen Sie den Menschen an der B 4!

Präsident Jürgen Gansäuer:

Fragen Sie, Herr Kollege.

Andreas Meihnsies (GRÜNE):

Was wollen Sie konkret tun?

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Minister!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist gar keine Frage, dass es an einzelnen Punkten zu erheblichen und unerträglichen Zusatzbelastungen gekommen ist. Dennoch sind wir gehalten - das habe ich ausgeführt -, die Rechtslage zu beachten. Wir sind auch an das gebunden, was die regionalen Instanzen sagen. Der Kreisausschuss in Uelzen - das ist mir heute noch einmal gesagt worden - hat sich dafür ausgesprochen, Durchfahrtsverbotsschilder aufzustellen und nicht eine Bemaatung zu fordern. Es wird jetzt Aufgabe der unteren Verkehrsbehörde sein - und das ist der Landkreis Uelzen -, hier selbst aktiv zu werden. Nach dem Grundsatz, Probleme ortsnahe zu lösen, ist das aus meiner Sicht auch der richtige Weg.

Im Übrigen haben wir bei der B 4 in der Tat ein Problem, da sich der Landkreis Gifhorn klar gegen eine Bemaatung ausgesprochen, der Landkreis Uelzen, der Landrat, sich einer Stellungnahme dazu enthalten und der Landkreis Lüneburg sich für eine Bemaatung ausgesprochen hat. Aber das hilft alles nichts. Wir können die Strecke nur entweder insgesamt oder gar nicht bemaaten.

(Beifall bei der FDP)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Kollege Hagenah hat eine Zusatzfrage.

Enno Hagenah (GRÜNE):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir hatten uns natürlich damit einverstanden erklärt, dass hier nicht das gesamte Datenkonvolut genannt wird. Ich habe aber doch die Bitte an den Minister, zumindest die Daten für die acht in der Anfrage genannten Strecken, die im letzten Sommer dem Bund gemeldet worden sind, zu nennen, also die jeweils zum Ende des letzten Jahres noch bestehende Höchstbelastung z. B. beim Lkw-Nachtverkehr; damit man einmal die Größenordnung hört.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Minister, geht das? - Bitte schön!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich sage Ihnen zunächst einmal, wie sich die Durchschnittswerte für die acht genannten Strecken entwickelt haben. Zum Januar 2005, also dem Zeitpunkt der Einführung der Maut, ist die Zusatzbelastung im Vergleich zum Januar 2004 im Schnitt um etwa 37 % gestiegen, nachts sogar - das will ich ausdrücklich dazu sagen - auf etwa 53 %.

Bis zum April sind die Zahlen in dieser Größenordnung geblieben. Im Mai haben sie eine besondere Spitze erreicht, die im Durchschnitt der acht Strecken bei knapp 60 % nachts und bei knapp 40 % über alles lag. Bis zum Oktober sind die Zahlen dann auf ihren tiefsten Punkt gesunken, im Durchschnitt auf von etwa 5 % über alles und von etwa 13 % bis 14 % nachts. Bis Dezember sind die Zahlen wieder etwas angestiegen. Sie liegen nun bezogen auf die acht Strecken bei unter 20 % nachts und bei leicht über 10 % nachts.

Ich möchte es im Augenblick bei diesen Zahlen belassen. Wir können sie natürlich einzeln durchgehen. Aber dazu scheint mit eine Ausschusssitzung besser geeignet zu sein. Aber Sie bekommen alle Zahlen.

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank, Herr Minister. - Frau Kollegin Helmhold, bitte!

Ursula Helmhold (GRÜNE):

Herr Präsident! Herr Minister Hirche, es scheint nach meinen Informationen so zu sein, dass ein Übertreten des Durchfahrtsverbots mit einer Strafe von 20 Euro bewehrt ist, was aus meiner Sicht kein allzu scharfes Schwert ist. Wie beurteilt die Landesregierung die Forderung des Landrates des Landkreises Schaumburg, die Landesregierung möge sich dafür einsetzen, dass die Strafe erhöht wird?

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Minister!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Frau Kollegin, 20 Euro scheint mir in der Tat relativ niedrig zu sein. Um wie viel das Bußgeld für das Nichtbeachten der Schilder erhöht werden könnte, können wir aber leider nicht alleine entscheiden, das geht nur gemeinsam mit dem Bund und den anderen Ländern. Allerdings werden wir in diese Diskussion unverzüglich eintreten.

(Beifall bei der FDP)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Kollege Bley!

Karl-Heinz Bley (CDU):

Die Mautzusatzverkehre sind ja glücklicherweise drastisch zurückgegangen. Ich frage die Landesregierung: Wie schätzt sie die Nachteile für hiesige Gewerbebetriebe ein, die eine Bemaunung der Bundesstraßen hätte?

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Minister!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Herr Kollege Bley, die überregionalen Transporteure werden durch die niedrigen Lohnkosten, die sie u. a. durch die Beschäftigung von nichtdeutschen Fahrern erzielen, so stark entlastet, dass es für sie kein Problem ist, die Mautkosten zu erwirtschaften. Für das regionale Gewerbe wäre es hingegen eine besondere Belastung, wenn im regionalen Bereich zusätzliche Kosten hinzukämen.

Die Situation der deutschen Spediteure wird dadurch erschwert, dass die Bundesregierung offenbar nicht in der Lage ist, in Brüssel die von der vorherigen Bundesregierung versprochene Entlastung der Spediteure durchzusetzen. Seinerzeit war ja vorgesehen, die Einführung der Maut mit einer Entlastung der Spediteure zu kombinieren. Diskutiert wurde eine Größenordnung von 600 Millionen Euro im Jahr. Die 600 Millionen Euro wurden in allen Berechnungen der Mauteinnahmen auch immer herausgerechnet.

Wie Sie gestern den Zeitungen entnehmen konnten, hat Brüssel diese Entlastung allerdings ver-

weigert. Jetzt wird über andere Verfahren nachgedacht.

Letztlich ist mit der Maut nur ein kleiner Teil dessen erreicht worden, was man ursprünglich erreichen wollte, nämlich die Transporteure, die in Deutschland nicht mit Steuern zum Erhalt der Straßen beitragen, mit heranzuziehen. Wenn man jetzt die deutschen Spediteure, die hier in vollem Umfang steuerpflichtig sind, genauso belastet wie die Ausländer, dann hat man dieses Ziel verfehlt.

An dieser Stelle gab es immer einen Stolperstein, wenn ich das so sagen darf. Jetzt ist die Bundesregierung gefordert, einen anderen Weg zu suchen. Herr Kollege Bley, ich hoffe sehr, dass es noch gelingt, eine Entlastung für die heimischen Spediteure zu erreichen; denn anderenfalls ist der Verdrängungsdruck, der ohnehin vorhanden ist, so gewaltig, dass zu befürchten ist, dass eines Tages in Deutschland nicht mehr von Deutschen transportiert wird.

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank, Herr Minister. - Herr Kollege Lennartz, bitte schön!

Professor Dr. Hans-Albert Lennartz (GRÜNE):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nach Aussagen aus dem Umweltministerium ist geplant, im Rahmen eines Aktionsplans gegen die Feinstaubbelastung mit Hilfe dieses eben schon erwähnten Verbotsschildes auswärtige Laster aus dem Innenstadtbereich von Hannover fern zu halten. Ich frage die Landesregierung, ob Sie diese geplante Maßnahme für geeignet und auch für durchsetzbar hält.

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank, Herr Kollege. - Herr Minister!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Lennartz, diese Diskussion ist mir bekannt. Man versucht in Deutschland ja oft, zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen. Aber es gilt, das geltende Recht zu beachten, und das erlaubt diese Durchfahrtsverbotsschilder nun einmal nur aus verkehrlichen und eben nicht aus Umweltgründen.

Die besondere Feinstaubbelastung ist kein Kriterium, um diesen durchaus verständlichen Wunsch der Umweltseite zu erfüllen.

(Beifall bei der FDP)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank, Herr Minister. - Herr Kollege Hoppenbrock, bitte schön!

Ernst-August Hoppenbrock (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Minister, worauf stützen Sie die Annahme, dass die Kommunen oder die örtlichen Behörden wesentlich zielsicherer, genauer und effektiver beurteilen können, wie die Mautausweichverkehre zugunsten der Bevölkerung wieder zurückgedrängt werden können bzw. wie die heimische Wirtschaft dann zielgenau vor zusätzlichen Kosten geschützt werden kann?

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Minister!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Hoppenbrock, mein Verständnis von kommunaler Selbstverwaltung ist, dass die Akteure vor Ort - sowohl lokal als auch regional - besser wissen als jede Landesregierung oder Bundesregierung, was ihnen selber nützt, was für sie selber gut und richtig ist.

(Beifall bei der FDP)

Ich freue mich sehr, dass wir seit den Stein-Hardenberg'schen Reformen vor 200 Jahren in Deutschland die kommunale Selbstverwaltung haben und nicht einen zentralistischen Staat, in dem am Ende alles in einem großen Computer gespeichert wird, was in dieser Gesellschaft machbar ist. Wir haben die kommunale Selbstverwaltung und sollten sie auch wahrnehmen. Es muss zu einem Interessenausgleich zwischen den mit Lärm und Staub unerträglich belasteten Bürgern auf der einen Seite und der heimischen Wirtschaft auf der anderen Seite kommen. Denn aus der heimischen Wirtschaft kommen wiederum die Arbeitsplätze, mit denen das alles finanziert werden soll, was die Bürger an Ansprüchen haben.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank, Herr Minister. - Frau Kollegin Konrath hat eine Frage. Bitte sehr!

Gisela Konrath (CDU):

Herr Präsident! Ich frage die Landesregierung: Herr Minister, Sie haben auf die Gefahren für die heimischen Speditionsunternehmen hingewiesen. Können Sie noch einmal die Belastungen darstellen, die für Unternehmen entstehen, die an bebauten Straßen angesiedelt sind?

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Minister!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Frau Kollegin, das ist relativ einfach. Die Speditionen, die im regionalen Bereich tätig sind, zahlen bisher keine zusätzlichen Kosten für die Benutzung der Bundesstraße, die sie befahren müssen. Das würde sich in Zukunft ändern. Dann kämen die 12,4 Cent pro Kilometer dazu - morgen vielleicht sogar noch mehr -, und die müssten den Kunden in Rechnung gestellt werden.

Ein Unternehmen, das überregional tätig ist, hat möglicherweise auch durch den Einsatz nicht heimischer Fahrer die Chance, entsprechende Angebote für die Kundenbelieferung zu machen. Das wird am Ende aber dazu führen, dass das heimische Gewerbe vernichtet wird.

Ich finde es wichtig, sich in solchen Debatten auch über die Querverbindungen im Klaren zu sein. Natürlich wäre es schön, wenn man mit einer Maßnahme erreichen könnte, dass die zusätzlichen Brummis an den Stellen, die heute besonders belastet sind, von der Straße kommen. Aber wenn der Preis dafür ist, dass das heimische Gewerbe vernichtet wird, dann hätten wir alle mit Zitronen gehandelt.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Frau Kollegin Korter, Sie haben eine Frage. Bitte sehr!

Ina Korter (GRÜNE):

Herr Präsident! Ich frage die Landesregierung: Presseberichten war in der letzten Woche zu entnehmen, dass die Aufstellung der Durchfahrtsverbotsschilder für Lkw über 12 t im Raum Hannover bis Ende Juni andauern soll. Ich frage Sie, Herr Minister Hirche: Warum braucht die Landesbehörde für die Aufstellung der Schilder so lange?

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank für die Frage. - Herr Minister, bitte sehr!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zunächst einmal darf ich wiederholen: Nicht die Landesbehörde stellt die Schilder auf, sondern die örtliche Verkehrsbehörde. Nur an Autobahnen ist es anders.

Im übrigen - das ist nun einmal unser kompliziertes deutsches Recht, auf das an anderer Stelle von einigen im Hause immer wieder Wert gelegt wird - gibt es, wie mir gesagt worden ist, die Notwendigkeit, an einigen Stellen zusätzliche Verkehrszählungen durchzuführen. Ich bedauere, dass wir nicht so ohne weiteres handeln können. Aber Sie kennen das ja aus dem Umweltbereich. Man landet dann sehr schnell vor Gericht, und dann sind Maßnahmen schlicht und einfach hinfällig. Das möchten wir uns nicht zu Schulden kommen lassen.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Kollege Hagenah hat noch eine Frage. Bitte schön!

Enno Hagenah (GRÜNE):

Nachdem Herr Minister Hirche deutlich gemacht hat, dass Teilstücke von Bundesstraßen - wie es bei der B 4 im Bereich Melbeck gefordert wird - so nicht in das Konzept der Bundesstraßenbemaunung passen würden, frage ich die Landesregierung: Wie erklärt sie die einzige Mautstrecke auf Bundesstraßen in Niedersachsen, nämlich die Strecke zwischen Osnabrück und Diepholz, die schließlich auch nur ein Teilstück einer Umgehungsstrecke ist? Die Bundesstraße verläuft

durchaus über Diepholz hinaus parallel zur Autobahn.

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Minister!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Hagenah, Sie haben insofern Recht - aber eben nur scheinbar -, als diese Strecke tatsächlich ein Stück der B 51 ist. Wir beurteilen das Ganze jedoch auch von den Verkehrsflüssen her, und da ist dieses Stück B 51 nun einmal anders einzuschätzen als das Stück auf der B 4. Die B 4 ist nämlich insgesamt betroffen, während, wie die Verkehrszählungen ergeben haben, die B 51 tatsächlich nur auf diesem Teilstück betroffen ist. Deswegen wollen wir auf diesem Stück Autobahnersatz die Querverkehre unterbinden.

Bei der B 4 ist, wie ein Blick auf die Karte sofort zeigt, der Sachverhalt ein völlig anderer. Die Situation dort ist eher mit der auf der B 213 vergleichbar, die von Holland hinüber zur A 1 führt. Auch dort würde eine Bemaunung kein wesentliches Ergebnis haben, sondern auch dort ist das Durchfahrtsverbot die bessere Maßnahme. Damit können wir die Spreu vom Weizen trennen. Die Spreu, also die überregionalen Verkehre, halten wir heraus, und den Weizen, die heimischen Verkehre, können wir auch in Zukunft fördern.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Herr Kollege Möhrmann hat eine Frage. Bitte schön!

Dieter Möhrmann (SPD):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich habe zwei Fragen zu dem Verbotsschild.

Die erste Frage. Die örtliche Straßenverkehrsbehörde argumentiert, Straßen seien gebaut worden, um dem Verkehr zu dienen. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um ein solches Schild aufstellen zu dürfen?

Die zweite Frage. Die Polizei hat in einem konkreten Fall erklärt, sie sei aus personellen Gründen nicht in der Lage, das „Befolgen“ eines solchen

Schildes zu überprüfen. Ist vorher einmal besprochen worden, welchen zusätzlichen Personalaufwand die Polizei durch das Aufstellen dieser Schilder hat?

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank, Herr Kollege. - Herr Minister!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Möhrmann, die Voraussetzungen für ein Durchfahrtsverbot sind folgende: Die Verkehrsverhältnisse müssen sich geändert haben, es muss also mehr Lkw-Verkehr geben. Das ist mit Zählungen zu belegen. Ferner muss dieser Mehrverkehr durch die Maut hervorgerufen worden sein. Er muss erhebliche Auswirkungen haben - also etwa eine Lärmbelästigung der Anwohner -, und die Auswirkungen - das muss sichergestellt sein, und das wird im Zweifelsfall auch nachgeprüft - müssen durch die Verkehrsbeschränkungen beseitigt oder abgemildert werden können.

Danach darf ein Verkehrsverbot nicht angeordnet werden: auf freier Strecke - weil keine erheblichen Auswirkungen vorhanden sind -, flächendeckend in einer Stadt - weil für jede Straße veränderte Verkehrsverhältnisse nachgewiesen werden müssen - und bei Zunahme des Lkw-Verkehrs, der nicht im Zusammenhang mit der Maut steht. Da ist schon relevant, wie weit eine Straße von der Autobahn weg ist oder nicht, ob man das nachweisen kann oder nicht.

Zu Ihrer zweiten Frage. In der Tat erfordert das zusätzlichen Kontrollaufwand. Entsprechende Berechnungen liegen mir jedoch nicht vor. Ich weiß aber, dass z. B. im Landkreis Osnabrück - Stichwort „B 68“ - sehr erfolgreich mit zusätzlichen Verkehrskontrollen gearbeitet worden ist. Die Belastung der Strecken mit Lkw-Verkehren ist sehr deutlich zurückgegangen. Das hat in der Zusammenarbeit zwischen Straßenverkehrsbehörde und Polizei alles gut geklappt.

Richtig ist allerdings, dass die Ressourcen im polizeilichen Bereich knapp sind und dafür nicht ausreichen. Deswegen habe ich vorhin schon ausgeführt, dass wir den Verkehrsbehörden die Möglichkeit eröffnen wollen, die Kontrollen selber durchzuführen, sodass die Polizei nur den Anhaltevor-

gang einleiten muss. Das allerdings muss sie nach unseren Verkehrsbestimmungen.

Ich denke, wir kommen in dieser Sache pragmatisch voran, nachdem sich die Hektik des ersten Halbjahrs 2005 etwas gelegt hat.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank, Herr Minister. - Frau Kollegin Steiner, bitte schön!

Dorothea Steiner (GRÜNE):

Herr Präsident! Ich habe noch eine Frage zu einer konkreten Bundesstraße, nämlich zu der B 213 im Emsland. Das ist insbesondere für niederländische Lastwagenverkehre eine beliebte Ausweichstrecke, um die Autobahn und damit die Maut zu umgehen. Ich frage die Landesregierung: Ist ihr bekannt, ob an der B 213 von der betroffenen Gebietskörperschaft Durchfahrtsverbotsschilder aufgestellt werden - wie dies notwendig wäre -, oder ist zu befürchten, dass, um den Druck auf den vierspurigen Ausbau der B 213 zu erhalten, genau dies nicht getan wird?

Präsident Jürgen Gansäuer:

Ich lasse diese Fragen jetzt zu, sage aber gleich, dass es sogar für einen Verkehrsminister natürlich faktisch unmöglich ist, jeden Straßenabschnitt in Niedersachsen zu kennen.

(Beifall bei der CDU und bei der FDP -
Zuruf von Dorothea Steiner [GRÜNE])

- Okay. Frau Steiner. Sie wissen schon, was ich meine. - Bitte schön, Herr Minister!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es hat Vorteile, wenn man in diesem Lande schon etwas länger Politik macht und fast alle Straßen mehrfach selbst abgefahren hat und nicht nur auf die Annehmlichkeiten eines Ministers zurückgreifen muss.

Frau Kollegin Steiner, der Landrat hat einer Bemautung dieses Abschnitts der B 213 sehr rasch widersprochen und gesagt, dass dies die Probleme nicht lösen würde. Das habe ich damals auch

nicht behauptet. Wir haben lediglich versucht, die Instrumente richtig einzusetzen. Mit der Aufstellung dieses Schildes ist der Landkreis jetzt zufrieden. Es ist noch offen - mir liegen dazu keine abschließenden Erkenntnisse vor -, wie der Landkreis Cloppenburg reagiert. Nach meinem Verständnis von kommunaler Selbstverwaltung und regionaler Betroffenheit - dazu habe ich soeben etwas gesagt - ist das eine Diskussion, die in der Region geführt werden muss. Es wäre allerdings wirklich fahrlässig - diese Verbindung will ich aufnehmen - zu meinen, dass man durch die Weigerung, Schilder aufzustellen, einen schnelleren Bau von Umgehungsstraßen bewirken könnte; denn jeder in diesem Hause und draußen kennt doch die Zeiträume, in denen wir hier insgesamt denken müssen. Da für einige Ortsumgehungen noch nicht einmal Ansätze von Planungen vorliegen und darüber hinaus nur geringe Teile im vordringlichen Bedarf sind - auch darüber habe ich mit dem Landrat gesprochen -, kann sicherlich niemand darauf hoffen, dass im Jahre 2007 der Bau von Umgehungen stattfindet, weil man im Jahre 2006 das Aufstellen von Schildern verweigert hat. Jeder weiß aus seinem Beritt, dass das etwas längere Zeiträume erfordert. Ich halte unseren früheren Kollegen Eveslage für so klug, dass er diesen Sachverhalt richtig einschätzen kann.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank, Herr Minister. - Frau Kollegin Rühl hat eine Frage. Bitte sehr!

Brunhilde Rühl (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich frage die Landesregierung, welche konkreten Vorteile sich für die Verkehrsbehörden aus dieser neuen rechtlichen Regelung ergeben würden.

Präsident Jürgen Gansäuer:

Herr Minister, bitte schön!

Walter Hirche, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Vorteile bestehen darin - ich sagte es schon -, dass man mithilfe des Schildes die Spreu vom Weizen trennen kann und die überregionalen Nutzer herausgehalten werden. Dadurch ergibt sich

eine Entlastung für die Bürger, ohne dass damit zugleich ein Schaden für die heimische Wirtschaft verbunden ist. Wir werden noch sehen, welche Entlastungen sich aus der Maut ergeben werden; denn wenn sich Nutzer aus dem Befahren dieser Straßen einen erheblichen Zeitgewinn versprechen, dann werden sie sie wahrscheinlich trotz der Kosten weiterhin befahren. Wir wissen das alles also nicht genau. Es ist nun einmal im Leben gelegentlich so, dass man Dinge ausprobieren muss. Das werden wir hier tun. Ich bin jedenfalls schon etwas darüber erleichtert, dass sich dieses rasante Anwachsen, das wir im ersten Halbjahr 2005 verzeichnet haben, seit dem Mai erheblich beruhigt hat, sodass auf Dauer vielleicht wieder einigermaßen normale Verhältnisse einkehren.

Aber wir dürfen leider nicht vergessen: Die Transporte durch Lkw nehmen ganz allgemein zu. Von daher sind Steigerungen von 5 bis 10 % möglicherweise gar nicht in erster Linie eine Folge von Mautverkehren, sondern vielmehr eine Folge von zunehmenden Transporten auf der Straße. Von daher ist eher die Diskussion gefordert, wie wir das gesamte Verkehrssystem einschließlich Schiene und anderer Verkehrsträger so in Ordnung bringen, dass die Straße den Anstieg der Transporte nicht mehr in dem Umfang, wie es heute geschieht, allein verkraften muss.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Präsident Jürgen Gansäuer:

Vielen Dank. - Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen mir nicht mehr vor. Damit ist die Besprechung der Dringlichen Anfrage beendet.

Bevor ich Tagesordnungspunkt 20 aufrufe, erhält jetzt der Kollege Schwarz zu einer persönlichen Bemerkung nach § 76 der Geschäftsordnung das Wort. Er ist ein so erfahrener Parlamentarier, dass ich ihm nicht sagen muss, was er dabei zu beachten hat. Bitte schön!

Uwe Schwarz (SPD):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Kollege Böhlke hat ausweislich des Protokolls unter dem Tagesordnungspunkt 3 gestern u. a. gesagt:

„Die absolut regierende SPD unter Sigmar Gabriel hat noch in der letzten Wahlperiode ausdrücklich diesen An-

satz der Privatisierung dargebracht ... Kaum dass Sie in der Opposition waren, haben Sie die Rolle rückwärts gemacht und Ihre Position völlig überarbeitet ... “

(Norbert Böhlke [CDU]: So ist es!)

„- Das ist die Wahrheit. Sie hätten gestern einmal bei der Podiumsdiskussion mit ver.di dabei sein sollen. Ihr Kollege Schwarz hat dies ausdrücklich bestätigt.“

Meine Damen und Herren, diese Darstellung ist falsch.

(Beifall bei der SPD)

Ich habe in der Podiumsdiskussion bei ver.di darauf hingewiesen, dass es völlig unstrittig ist, dass die SPD und Sigmar Gabriel während seiner Regierungszeit einen Prüfauftrag zur Frage der Privatisierung der Landeskrankenhäuser erteilt hat. Ich habe in der Podiumsdiskussion allerdings ferner darauf hingewiesen, dass es auch völlig unstrittig ist, dass die SPD-Landtagsfraktion, und zwar vertreten durch mich, sehr schnell gegenüber ver.di und den Betriebsräten Position bezogen hat und deutlich gemacht hat - und zwar zu Zeiten, während der die SPD noch an der Regierung war, und auch vor dem Landtagswahlkampf -, dass sie sich gegen eine Privatisierung ausspricht. Ich habe auf den Brief vom 15. Januar verwiesen, der u. a. aus-

sagt: „Der von mir als sozial- und gesundheitspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion zu vertretende Bereich hat in einer Veranstaltung mit den Personalräten der Landeskrankenhäuser über das Verfahren gesprochen und unsere Position erläutert. So sieht die SPD-Landtagsfraktion in einer Privatisierung durch Verkauf der Landeskrankenhäuser weder inhaltlich noch finanziell eine Alternative. Abgesehen davon, dass eine Privatisierung mit hoher Wahrscheinlichkeit mittelfristig keinen Beitrag zur Haushaltskonsolidierung leisten kann, weil die Investitionskosten sicherlich nicht durch Private übernommen werden und die reduzierte Bettenpauschale ansteigt, gehört der Maßregelvollzug ... in allen Landes-