

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Zielsetzungen bzw. welche Konzepte gibt es seitens der Landesregierung, um die Kommunen bei der Flüchtlingsunterbringung in privaten Wohnungen zu unterstützen?
2. Welche Kriterien hinsichtlich Mietzins, Zustand bzw. Standard der Räumlichkeiten sowie Wohnfläche pro Person erachtet die Landesregierung für die Unterbringung von Flüchtlingen in privaten Wohnungen als angemessen?

Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport

Für Ausländerinnen und Ausländer, die auf die Städte und Gemeinden verteilt werden, sind nach dem derzeit geltenden Niedersächsischen Aufnahmegesetz die Landkreise, die Region Hannover und kreisfreien Städte für die Versorgung und damit auch für die Unterbringung zuständig.

Der niedersächsische Landesgesetzgeber hat über die bundesrechtlichen und allgemeinen Regelungen - wie Asylverfahrensgesetz, Aufenthaltsgesetz, Asylbewerberleistungsgesetz, Bundesinfektionsschutzgesetz, Baurecht - hinaus keine weiteren Vorgaben gemacht, sodass es den Landkreisen und kreisfreien Städten, der Region Hannover und den gegebenenfalls herangezogenen kreisangehörigen Städten und Gemeinden hiernach obliegt, die zu gewährende Unterkunft auszuwählen und im Detail auszugestalten.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Mit dem Absehen von weitergehenden Vorgaben hat der Landesgesetzgeber den Kommunen bei der Ausgestaltung der Unterbringung einen größtmöglichen Gestaltungsspielraum eingeräumt und damit den örtlich sehr unterschiedlichen Gegebenheiten Rechnung getragen. Den Kommunen bleibt somit freigestellt, in welchem Umfang und in welcher Form eine Unterbringung in privaten Wohnräumen erfolgt.

Zu 2:

Hierzu verweise ich auf die Vorbemerkung.

22. Abgeordnete Gudrun Pieper und Björn Thümmler (CDU)

Ist ein Beförderungsverbot von E-Scootern in niedersächsischen Bussen und Straßenbahnen zulässig?

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat zum 1. Januar 2015 seinen Mitgliedsunternehmen mitgeteilt, dass sie aus Sicherheitsgründen keine Beförderungspflicht mehr für Menschen mit Behinderungen haben, die mit Elektromobilen (E-Scootern) befördert werden wollen. Der Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (VBN) hat daraufhin beschlossen, in seinem Gebiet die Mitnahme von E-Scootern in Bussen und Straßenbahnen zu untersagen, obwohl es bislang keine Unfälle mit E-Scootern gab. Auf E-Scooter angewiesene Menschen mit Behinderungen sind damit im Gebiet des VBN vom ÖPNV ausgeschlossen.

Andere Verkehrsbetriebe in Niedersachsen, wie etwa die hannoversche Üstra, befördern E-Scooter weiterhin in ihren Fahrzeugen.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Ergibt sich aus den Gutachten des VDV für die niedersächsischen Verkehrsunternehmen eine rechtliche Bindung oder haben diese lediglich empfehlenden Charakter?
2. Da es eine Vielzahl von E-Scooter-Modellen verschiedener Hersteller auf dem Markt gibt: Wurden die Tests mit allen erhältlichen Modellen mit dem gleichen negativen Ergebnis durchgeführt, oder wurde lediglich ein Modell exemplarisch für alle getestet?
3. Welche Möglichkeiten einer Nachrüstung der Fahrzeuge durch entsprechende Sicherungsvorrichtungen mit welchen Kosten gibt es?

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat beobachtet, dass von der Möglichkeit der Mitnahme von sogenannten E-Mobilen mit steigender Tendenz Gebrauch gemacht und mit weiter steigenden Beförderungszahlen für diese Gruppe gerechnet wird. Beim Ein- und Ausfahren aus Linienbussen wurden von verschiedenen Verkehrsunternehmen bereits kritische Situationen beobachtet, und im Fahrzeug selbst kam es teilweise zu einem Umkippen der E-Mobile. Aus diesen Beobachtungen heraus vermutete der VDV ein erhöhtes Gefährdungspotenzial für andere Fahrgäste, den Betrieb als solchen, aber auch für die Nutzer der E-Mobile selbst.

Zur Ermittlung des möglichen Gefährdungspotenzials von E-Mobilen bei der Beförderung ausschließlich in Linienbussen hat der VDV im vergangenen Jahr bei der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V., Köln, eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Fazit dieser Untersuchung war, dass die Mitnahme von E-Mobilen in Linienbussen unter den aktuellen Rahmenbedingungen sowohl für Fahrgäste als auch für die Nutzer der E-Mobile selbst eine betriebliche Gefährdung nicht ausgeschlossen werden kann.

Im Anschluss daran empfahl der VDV seinen Mitgliedern, E-Mobile nicht mehr zu befördern.

Diese Beurteilung wird von den Herstellern der E-Mobile geteilt. In einigen Bedienungsanleitungen wird vor einem Transport dieser Modelle mit aufsitzender Person in anderen Fahrzeugen gewarnt und gleichzeitig darauf hingewiesen, dass unbesetzte E-Mobile beim Transport stets sicher zu verzuren sind.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Den Rechtsrahmen für den Transport von E-Mobilen, die als Sachen klassifiziert werden, bildet im personenbeförderungsrechtlichen Bereich die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV, BGBl. I 1970, S. 230 und BGBl. I 2007, S. 2569). Aus betrieblicher Sicht richtet sich die Mitnahme von Sachen nach § 15 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft, BGBl. I 1975, S. 1573 und BGBl. I 2007, S. 2569).

Danach ist im Einzelfall die Beförderung von E-Mobilen dann ausgeschlossen, wenn von ihnen eine Gefahr für andere Fahrgäste ausgeht.

Kernaussage des vom VDV in Auftrag gegebenen Gutachtens ist, dass E-Mobile (E-Scooter) bei Bremsungen in Bussen umkippen oder verrutschen können. Grenzwerte, aus denen sich das Gefahrenpotenzial exakt festlegen lässt, wurden nicht bestimmt. Jedoch wurde die Gefahr des Verrutschens oder Umkippens von E-Mobilen als mindestens genauso hoch wie bei konventionellen Rollstühlen oder Elektrorollstühlen eingeschätzt. Konventionelle Rollstühle müssen daher in Bussen entgegen der Fahrtrichtung mit dem Rücken an einer sogenannten Prallplatte abgestellt werden. E-Mobile können wegen nicht ausreichender Wendigkeit diesen Abstellplatz unter Umständen nicht erreichen. Insofern ist eine Gefahr beim Transport von E-Mobilen in Bussen gegeben. Diese muss vom Verkehrsunternehmen und dem Betriebspersonal aufgrund der jeweiligen Gegebenheiten individuell eingeschätzt werden.

Eine rechtliche Bindung des Gutachtens können wir nicht erkennen.

Zu 2:

Im Gutachten wurden drei unterschiedliche Modelle untersucht, die sich hinsichtlich der für die Ermittlung der Standsicherheit maßgeblichen Faktoren Abmessung, Gewicht und Anzahl der Räder unterscheiden. Die Auswahl der Gutachter repräsentiert häufig verkaufte Modelle eines europaweit tätigen, größeren Hilfsmittelvertriebs.

Zu 3:

Das Land Nordrhein-Westfalen hat Ende 2014 ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches die Ergebnisse des vorgenannten Gutachtens aufgreift, ergänzt und zum Teil neue Ansätze beinhaltet.

Das Gutachten soll die Möglichkeiten einer Beförderung von E-Mobilen in Linienbussen untersuchen. Zunächst sollen die derzeitigen Rahmenbedingungen zugrunde gelegt werden. Ist eine Beförderung unter den jetzigen Rahmenbedingungen nicht möglich, sollen alternativ Sicherungssysteme für E-Mobile untersucht werden, z. B. Gurte o. Ä. Maßgebliche Parameter sind der Wendekreis und die Größe der E-Mobile.

Ergebnisse der Untersuchung sollen zum Ende des ersten Quartals 2015 vorliegen. Ob und wenn ja welche Sicherungsvorrichtungen erforderlich sein werden und welche Kostenlasten sich daraus ergeben, kann daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

23. Abgeordnete Gudrun Pieper (CDU)

Städtebauförderung über eine Dienstleistungsgesellschaft - weshalb so kompliziert?

Die *Cellesche Zeitung* berichtet in ihrer Ausgabe vom 16. Dezember 2014, dass die Stadt Bergen 12 Millionen Euro erhalten soll, um die alten Britenwohnungen zu kaufen und abzureißen. Dazu werde es ein „etwas kompliziertes juristisches Konstrukt“ geben, denn direkte Beihilfen durch das Land seien für solche Aufgaben nicht erlaubt. Es solle deshalb eine Dienstleistungsgesellschaft beauftragt werden, mit der die Stadt Bergen, der Landkreis Celle und das Land Niedersachsen einen Geschäftsbesorgungsvertrag schließen sollen. Die Gesellschaft soll umgehend 12 Millionen Euro bereitstellen, Stadt Celle, Landkreis Celle und das Land Niedersachsen sollen jeweils 4 Millionen Euro über 20 Jahre an diese Gesellschaft zurückzahlen. Die Stadt Bad Fallingb. erhält eine vergleichbare Förderung nicht.

Ich frage die Landesregierung:

1. Nach welchen Kriterien, die die Stadt Bergen erfüllt, die Stadt Bad Fallingb. aber nicht, beabsichtigt die Landesregierung Fördermittel zuzusagen?
2. Weshalb fördert die Landesregierung über ein „etwas kompliziertes juristisches Konstrukt“ die eine Hälfte des vom Konversionsprozess betroffenen Gebietes, anstatt im Rahmen eines Gesamtkonzeptes die Maßnahme über das Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau-West zu fördern?
3. Welche Voraussetzungen müssen die Stadt Bad Fallingb. und der Heidekreis erfüllen, um die gleiche Förderung vom Land Niedersachsen zu erhalten wie der Landkreis Celle und die Stadt Bergen?

Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung

Die grundsätzliche Konversionsproblematik ist der Landesregierung bekannt. Im Rahmen der Konversion werden die Städte Bergen und Bad Fallingb. zusammen betrachtet. Den betroffenen Kommunen wurde bereits eine im genannten Umfang entsprechende Unterstützung zugesagt (siehe Drucksache 17/2393 des Niedersächsischen Landtages - Antwort auf Kleine schriftliche Anfrage des Abgeordneten Ernst-Ingolf Angermann).

Der im November 2011 von der Landesregierung beschlossene „Aktionsplan des Landes Niedersachsen zur Unterstützung der vom Abzug der britischen Streitkräfte und der von den jüngsten Stationierungsentscheidungen der Bundeswehr betroffenen Kommunen“ bietet einen Überblick über die Förderprogramme, die möglicherweise eine finanzielle Unterstützung im Konversionsprozess bieten können.

Beiden Städten wurden Zuwendungen nach der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Gemeinden, die vom Abzug der britischen Streitkräfte und von Standortschließungen oder -reduzierungen der Bundeswehr betroffen sind“ gewährt. Der Stadt Bergen wurde eine Zuwendung i. H. v. 22 000 Euro zur Erstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) für die ehemals zu Wohnzwecken genutzten Liegenschaften der britischen Streitkräfte in der Ortschaft Bergen bewilligt. Der Stadt Bad Fallingb. wurde eine Zuwendung i. H. v. 15 660 Euro für die Erstellung eines ISEK für die Wohnquartiere unter besonderer Berücksichtigung des Abzugs der britischen Streitkräfte gewährt.