

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Stefan Henze (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung

Technologieoffene Kfz-Antriebspolitik: Ergebnisse des aktuellsten Life-Cycle-Assessment zur Kenntnis nehmen und Strommix berücksichtigen

Anfrage des Abgeordneten Stefan Henze (AfD), eingegangen am 20.11.2019 - Drs. 18/5269
an die Staatskanzlei übersandt am 05.12.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 31.01.2020

Vorbemerkung des Abgeordneten

Um die Klimawirkung der verbreiteten Antriebsarten Benzin, Diesel, Plug-in, Wasserstoff, E-Auto mit Batterie und Erdgas (CNG) beurteilen zu können, müssen alle relevanten Energieaufwendungen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs berechnet und berücksichtigt werden. Dazu gehören alle Treibhausgasemissionen, die bei der Herstellung und bei der Verwertung (Recycling) des Fahrzeugs entstehen, außerdem alle Emissionen, die bei der Herstellung und dem Transport des Kraftstoffs bzw. Stroms von der Quelle bis zum Tank frei werden (Well-to-Tank), und zu guter Letzt alle Schadstoffe, die bei der Fahrzeugnutzung vom Tank bis zu Rad anfallen (Tank-to-Wheel). Diese Parameter beachtet eine aktuell vorgelegte Studie der JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH mit Sitz in Graz. Die Studie wurde im Auftrag der FIA und des ÖAMTC durchgeführt. Der ADAC e. V. und der Touring Club Schweiz (TCS) haben sie unterstützt: Nach Studienlage hat das Erdgasauto über den gesamten Lebenszyklus betrachtet (angenommene Lebenszyklus-Gesamtleistung größer 225 000 km) die beste Treibhausgasbilanz, gefolgt vom E-Auto. Allerdings schneidet das E-Auto im Vergleich zu Benzin und Diesel erst nach ca. 127 500 km oder 8,5 Betriebsjahren bzw. ca. 219 000 km oder 14,6 Betriebsjahren besser ab als ein Kfz mit Benzin- oder Dieselantrieb.

Nach aktuellen Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes beträgt das durchschnittliche Fahrzeugalter eines Pkw derzeit 9,5 Jahre, Stand 1.1.2019. Legt man die Amortisationsergebnisse der Studie zugrunde, ist unklar, ob ein E-Auto im Betrieb unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Nutzungsverhaltens Vorteile bietet. Das liegt nach Studienergebnis auch an der aufwendigen Batterieproduktion für E-Autos, die bereits einen „Treibhausrucksack“ mit sich bringe, und am derzeitigen deutschen Strommix. Nach Angaben des Fraunhofer-Instituts für Solare Energiesysteme/ISE setzt sich der deutsche Strommix im ersten Halbjahr 2019 zu 43 % aus Kohle- und Atomstrom, 47,3 % aus regenerativem Strom, 9,3 % aus Gas und weiteren Quellen zusammen (sogenannter Steckdosen-Strommix ohne Berücksichtigung der industriellen Stromerzeugung für den Eigenverbrauch).

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung ist grundsätzlich offen gegenüber allen alternativen Antriebstechnologien. In ihrer Koalitionsvereinbarung 2017 bis 2022 bekennt sich die Landesregierung u. a. dazu, moderne Antriebs- und Mobilitätskonzepte, intelligente Verkehrslösungen und erneuerbare Energien mit Nachdruck voranzutreiben. Die Landesregierung geht von einer steigenden regenerativen Stromerzeugung und damit einhergehend auch von einer Verringerung der Treibhausgasbelastungen bei der Batterieproduktion aus. Die diesbezüglich negativen Annahmen der Studie werden von der Landesregierung nicht geteilt.

1. Wie hat sich der Strommix in Deutschland unter Berücksichtigung des industriellen Eigenverbrauchs in den Jahren 2016, 2017, 2018 und im 1. Halbjahr 2019 entwickelt (vorzugsweise in üblicher Kreisdiagrammform darstellen)?

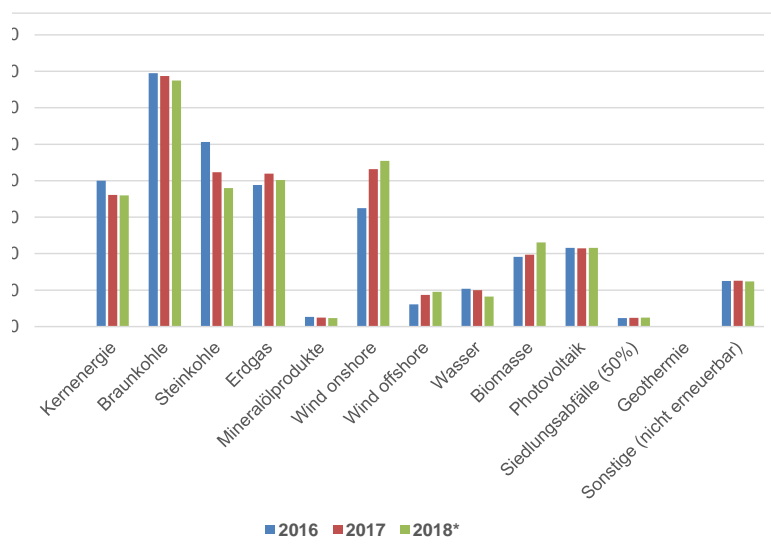
Für die Darstellung zum Strommix in Deutschland und den angefragten Flächenbundesländern (Fragen 1 bis 6) wird auf die verfügbaren einheitlichen amtlichen Statistiken zurückgegriffen.

Die Daten der amtlichen Statistik für die Nettostromerzeugung in Deutschland (in Terawattstunden - TWh) für die Jahre 2016, 2017 und 2018 (vorläufig) werden nachfolgend nach Energieträgern aufgeschlüsselt dargestellt. Daten der amtlichen Statistik für 2019 liegen noch nicht vor.

Energieträger	2016	2017	2018*
Kernenergie	80,0	72,2	71,9
Braunkohle	138,9	137,4	134,9
Steinkohle	101,2	84,7	75,9
Erdgas	77,6	83,8	80,4
Mineralölprodukte	5,3	4,9	4,7
Wind onshore	64,9	86,3	90,8
Wind offshore	12,2	17,4	19,1
Wasser	20,7	20,0	16,4
Biomasse	38,2	39,4	46,2
Photovoltaik	43,2	42,9	43,1
Siedlungsabfälle (50 %)	4,7	4,8	4,9
Geothermie	0,1	0,2	0,2
Sonstige (nicht erneuerbar)	25,0	25,1	24,7
Gesamt	612,0	619,1	613,2
davon erneuerbare Energieträger	184,0	211,0	220,7

Nettostromerzeugung Deutschland nach Energieträgern in TWh

Quellen: Statistisches Bundesamt; * vorläufig



2. Wie stellt sich der Strommix für Niedersachsen ohne und unter Berücksichtigung des individuellen Eigenverbrauchs in den unter 1. genannten Jahren dar?

Stromerzeugungsdaten der amtlichen Statistik liegen für Niedersachsen - sowie auch für die anderen Bundesländer - für die Jahre 2018 und 2019 noch nicht vor. Nachfolgend wird die von der amt-

lichen Statistik ermittelte Brutto- und Nettostromerzeugung (in TWh) in Niedersachsen für die Jahre 2016 und 2017 nach Energieträgern dargestellt.

Energieträger	2016		2017	
	Brutto	Netto	Brutto	Netto
Kohlen	13,0	11,8	11,0	10,0
Gase ¹⁾	13,1	12,8	13,6	13,2
Kernenergie***	20,0	+++	21,0	+++
Heizöl / Dieselkraftstoff	0,2	0,2	0,2	0,2
Abfall (nicht biogen)	0,4	0,3	0,3	0,3
Sonstige nicht erneuerbare Energieträger ²⁾	1,0	0,9	1,0	0,9
Windkraft onshore	14,2	14,2	17,9	17,9
Windkraft offshore	5,0	5,0	9,1	9,1
Photovoltaik	3,0	3,0	2,8	2,8
Biogas ³⁾	8,0	8,0	7,6	7,6
Feste/flüssige biogene Stoffe	1,2	1,1	1,1	1,1
Abfall (biogen) / Klärschlamm	0,4	0,3	0,3	0,3
Wasserkraft (Lauf- und Speicherwasser, Pumpspeicher mit natürlichem Zufluss)	0,3	0,3	0,2	0,2
Gesamt	79,8		86,1	
davon erneuerbare Energieträger	32,1		39,0	

Stromerzeugung in Niedersachsen nach Energieträgern in TWh

Quellen: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Deutsches Atomforum e. V. (***)

+++ Geheimhaltung § 16 BStatG

1) Erdgas, Erdöl, Erdgas, Hochofengas, Konvertergas, Raffineriegas

2) Sonstige nicht erneuerbare Energieträger (Petrokoks, Andere Mineralölprodukte, Grubengas, Kokereigas, Sonstige hergestellte Gase, Wärme, Sonstige Energieträger

3) Biogas, Klärgas, Deponiegas

3. Wie sieht der Strommix in den weiteren Flächenbundesländern Hessen, Bayern, Baden-Württemberg und NRW in den unter 1. genannten Jahren aus?

Stromerzeugungsdaten (in TWh) der amtlichen Statistik in Bayern (BY), Baden-Württemberg (BW), Hessen (HE) und Nordrhein-Westfalen (NW) für die Jahre 2016 und 2017 ergeben sich aus den nachfolgenden Tabellen.

Das Statistische Landesamt in Nordrhein-Westfalen hat bislang nur Daten zum Strommix für das Jahr 2016 verfügbar. Nach Auskunft des Landesamtes werden die Daten für 2017 voraussichtlich erst Anfang 2020 verfügbar sein.

Energieträger	2016				
	BY	BW	HE	NW	NI
Kohlen	4,0	18,2	4,1	120,9	13,0
Erdgas	9,3	3,8	4,9	18,7	13,1
Kernenergie	31,4	21,7	0,0	0	20,0
Heizöl / Mineralöl	0,3	0,6	0,0	1,5	0,2
Sonstige nicht erneuerbare	1,2	2,5	1,6	10,9	1,4
Erneuerbare	35,3	15,9	6,3	17,4	32,1
Gesamt	81,5	62,7	16,9	169,4	79,8

Stromerzeugung (brutto) im Jahr 2016 in den Ländern Bayern, Baden-Württemberg, Hessen und Nordrhein-Westfalen nach Energieträgern in TWh (mit Vergleichswerten aus Niedersachsen - NI)

Quellen: Statistische Landesämter BY, BW, HE, NI und NW

Energieträger	2017			
	BY	BW	HE	NI
Kohlen	3,8	17,7	3,3	11,0
Erdgas	11,0	4,6	4,8	13,6
Kernenergie	31,1	18,4	0,0	21,0
Heizöl / Mineralöl	0,2	0,7	0,0	0,2
Sonstige nicht erneuerbare	1,2	2,6	1,5	1,3
Erneuerbare	37,3	16,4	7,3	39,0
Gesamt	84,6	60,4	16,9	86,1

Stromerzeugung (brutto) im Jahr 2017 in den Ländern Bayern, Baden-Württemberg und Hessen nach Energieträgern in TWh (mit Vergleichswerten aus Niedersachsen - NI)

Quellen: Statistische Landesämter BY, BW, NI und HE

- 4. Teilt die Landesregierung die Auffassungen der derzeitigen EU-Szenarien über die Entwicklung des Strommix bis 2030 und bis 2050, die dahin gehen, dass der Anteil an der Stromgewinnung aus Kohle und Erdgas wegen des von der Bundesregierung beschlossenen Ausstiegs aus der Kernenergie 2030 55,8 % und 2050 immer noch 40,4 % betragen wird?**

Die Landesregierung befürwortet den Ausstieg aus der kommerziellen Nutzung der Kernenergie. In ihrer Koalitionsvereinbarung bekennt sie sich zu den Zielen im Pariser Klimaabkommen und den von der EU gesteckten Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030. Die Landesregierung strebt eine weitgehende Dekarbonisierung des Energiesystems bis zum Jahr 2050 an.

Im Hinblick auf die europäische Perspektive ist anzumerken, dass die EU bereits feste Zielvorgaben zur Dekarbonisierung der europäischen Volkswirtschaften verfolgt. So sollen die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 40 % und bis 2050 um 80 bis 95 % gegenüber 1990 reduziert werden. Die Präsidentin der EU-Kommission hat darüber hinaus angekündigt, dass der Klimapolitik in den nächsten Jahren eine zentrale Priorität zukommen wird und hat als Zielsetzung vorgegeben, dass Europa bis zum Jahr 2050 der erste klimaneutrale Kontinent werden soll.

- 5. Leitet die Landesregierung aus den EU-Strommix-Szenarien ebenfalls ab, dass die Belastung mit klimaschädlichen Treibhausgasen aus Stromgewinnung bis 2050 tatsächlich kaum abnehmen wird?**

Nein, es wird dazu auch auf die Ausführungen zu Frage 4 verwiesen.

- 6. Wenn Frage 5. mit Ja beantwortet wird: Welche Stromgewinnungsalternativen gäbe es nach Auffassung der Landesregierung? Und wenn mit Nein geantwortet wurde: Warum und auf welcher Grundlage zieht die Landesregierung aus den vorliegenden EU-Daten andere Schlussfolgerungen?**

Wie bereits in der Antwort auf Frage 4 ausgeführt, hat die neue Präsidentin der EU-Kommission angekündigt, dass Europa bis zum Jahr 2050 der erste klimaneutrale Kontinent werden soll.

- 7. Welche Schlüsse zieht die Landesregierung in Bezug auf ihre Wirtschafts- und Verkehrspolitik aus den Ergebnissen der eingangs zitierten, aber auch anderer aktueller Studien mit nahezu gleichlautendem Ergebnis?**

Die Studienlage im Hinblick auf die Emissions- und Energiebilanzen unterschiedlicher alternativer Antriebsarten und Fahrzeuge ist differenziert. In ihrer Koalitionsvereinbarung 2017 bis 2022 bekennt sich die Landesregierung u. a. dazu, moderne Antriebs- und Mobilitätskonzepte, intelligente Verkehrslösungen und erneuerbare Energien mit Nachdruck voranzutreiben. Der Verkehrssektor kann einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele des Landes

leisten. Das Ziel, eine Spitzenposition unter den Bundesländern im Hinblick auf die Elektromobilität zu erlangen, beschränkt sich expressis verbis nicht auf die batterieelektrische Mobilität.

8. Wäre nicht aufgrund der nach Studienlage nahezu identischen Lebenszyklus-Klimabilanz von Wasserstoff- und E-Auto bei 100 % regenerativer Energie eine eigene und mit der E-Offensive vergleichbare Wasserstoffstrategie auf Bundes- und Landesebene erforderlich?

Die Studienlage hierzu ist derzeit uneinheitlich. Positiv auf die Gesamtlebenszyklusbetrachtung von Elektroautos wird sich auswirken, dass der Anteil regenerativen Stroms weiter zunimmt. In Niedersachsen liegt er bereits deutlich über dem Bundesschnitt. Zudem wird sich die Treibhausgasbelastung der Batterieproduktion verringern, wenn Recycling im Sinne einer Kreislaufwirtschaft greift und (zuvor) Second-Life-Nutzungen der Batterien erfolgen. Insoweit darf sich die Technologieentscheidung nicht am Status Quo orientieren, sondern muss die absehbaren Entwicklungen mit einbeziehen.

Die Landesregierung verfolgt das Ziel der Förderung klimaschonender, emissionsarmer Mobilität. Sie ist dabei technologieoffen, während Unternehmen die für sie zielversprechenden Technologien verfolgen. Neben dem Ausbau der batteriebasierten setzt die Landesregierung sich für den Ausbau der brennstoffzellenbasierten Elektromobilität ein. Grund dafür ist insbesondere die höhere gravimetrische Energiedichte von Wasserstoff, die diesen Energieträger vor allem für Lkw- und Langstreckenverkehre interessant sein lässt. Entsprechend setzt sich die Landesregierung für den Ausbau der Wasserstofftankstelleninfrastruktur ein.

Im Rahmen der Norddeutschen Wasserstoffstrategie wurde die Nutzung von Wasserstoff in der Mobilität als eine der prioritären Achsen beim Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft definiert. Nachdem die Wasserstoffstrategie am 07.11.2019 von den Wirtschafts- und Verkehrsministern der norddeutschen Küstenländer verabschiedet wurde, soll im ersten Quartal 2020 mit den Sprechern bestehender Netzwerke, Initiativen und Ähnlichem über die künftige Struktur für die Bearbeitung der Handlungsfelder diskutiert werden.

9. Warum hat sich die Landesregierung mit ihrer Politik und in Bezug auf die Automobil- und Automobilzulieferindustrie auf das E-Auto als klimafreundlich festgelegt?

Die Landesregierung ist grundsätzlich offen gegenüber allen alternativen Antriebstechnologien. Kraftstoffe mit hoher Energiedichte, wie synthetische Flüssigkraftstoffe oder Wasserstoff, werden mittel- und langfristig im schweren Straßengüterverkehr, im Luftverkehr sowie der Binnen- und Seeschifffahrt benötigt.

10. Wäre es unter klimapolitischen, ethischen und arbeitsmarktpolitischen Gesichtspunkten nicht ratsam, in Europa und gegebenenfalls auch auf deutschem Staatsgebiet Berge aufzuschließen (Lithium-Gewinnung), um Rohstoff für Lithium-Ionen-Batterien zu gewinnen?

Der Gewinnung heimischer Rohstoffe auf der Grundlage von europäischen und nationalen Vorgaben und Standards ist der Vorzug gegenüber Rohstoffimporten aus nicht EU-Ländern einzuräumen.

11. Wenn Frage 10. mit Nein beantwortet wird: Wie begründet die Landesregierung ihre Antwort?

Entfällt.

12. Wäre es für die Firma Volkswagen AG und deren zukünftige Pkw-Geschäftspolitik strategisch sinnvoll, bei Antrieben auch auf neue Dieseleentwicklungen (z. B. der Firma Bosch) zurückzugreifen und parallel die Wasserstofftechnologie in der Flotten-Modellpalette zu berücksichtigen?

Diese Frage betrifft eine unternehmerische Entscheidung, die gemäß § 76 AktG in den Zuständigkeitsbereich des Vorstands der Volkswagen AG fällt. Die Landesregierung bewertet unternehmerische Entscheidungen grundsätzlich nicht.

Auf Nachfrage der Landesregierung hat die Volkswagen AG mitgeteilt, dass der Konzern als globales Unternehmen alle Technologien und Entwicklungen im Blick habe. Aus Energie-Effizienz-Gründen setze Volkswagen strategisch aber in erster Linie auf die Batterie für den Pkw-Bereich. Volkswagen bekenne sich zu den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens. Demnach könne CO₂-neutrale Mobilität nur durch den vollständigen Ausstieg aus konventionellen Antrieben unter Nutzung von nicht dekarbonisierten Kraftstoffen und durch den Umstieg auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge erreicht werden. Der neue Volkswagen ID.3 werde bilanziell emissionsneutral produziert, einschließlich Zellfertigung. Er übernehme damit eine Vorreiterrolle in Sachen Klimaschutz. Volkswagen möchte strategisch die Verkehrs- und Energiewende schaffen - gemeinsam mit der Politik, den Kommunen sowie der Digital- und Energiewirtschaft. Laut Volkswagen sei dafür die gemeinsame Kraftanstrengung von Industrie und Politik notwendig. Beides zu gestalten und miteinander zu verknüpfen sei ein wesentliches gesellschaftliches Projekt unserer Zeit. Volkswagen wolle die globale Nummer 1 in der E-Mobilität werden. Dafür setze das Unternehmen seit 2016 die umfangreichste Elektrifizierungsinitiative der Automobilindustrie weltweit um. Bis 2028 sollen auf den E-Plattformen des Konzerns fast 70 reine E-Modelle auf den Markt gebracht werden, insgesamt sollen 22 Millionen E-Fahrzeuge abgesetzt werden.

Der Dieselanteil VW Pkw ist nach Angaben der Volkswagen AG bei den Kundenbestellungen in Deutschland 2018 gegenüber 2017 gestiegen. Mit seinem niedrigen Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß leiste der Diesel einen wichtigen Beitrag im Übergang zur nachhaltigen Mobilität. Volkswagen arbeite kontinuierlich an der Verbesserung seiner Diesel-Technologie, die schon heute zu den saubersten auf dem Markt gehöre.

Zudem arbeite der Konzern nach Angaben der Volkswagen AG seit Jahren intensiv an der Brennstoffzelle. Sie biete neben neuen Batterietechnologien vor allem das Potenzial zur Elektrifizierung der Langstrecke und schwerer Fahrzeuge. Volkswagen beherrsche die Technologie und könne zeitnah entsprechende Produkte bereitstellen - vorausgesetzt, die Infrastruktur und regenerativer Wasserstoff würden bereitgestellt. Erste Pilotprojekte zur intermodalen Erzeugung, Speicherung und Nutzung von Wasserstoff liefen erfolgreich. Die Technologie lasse sich allerdings nur wirtschaftlich einsetzen, wenn Kosten reduziert würden. Dazu brauche es Skaleneffekte, die der Konzern wie kein anderer Anbieter abbilden könne. Die Aktivitäten zur Brennstoffzelle für alle Marken seien bei Audi gebündelt. Auch die Marke Volkswagen arbeite an konkreten Anwendungen. Der Volkswagen Konzern sehe eine verstärkte Marktdurchdringung nach derzeitigem Stand aber erst Mitte der nächsten Dekade. Die größten Herausforderungen lägen neben der Kostenreduktion bei den Systemen im Aufbau einer ausreichenden Infrastruktur und in der nachhaltigen Herstellung von Wasserstoff aus erneuerbaren Energien. Hier liege der Versorgungsauftrag laut Volkswagen nicht bei der Automobilindustrie. Die Bereitstellung von Wasserstoff und der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur müsse von der Energiewirtschaft, Gas- und Mineralölindustrie mit Tankstellen geleistet werden.

13. Warum unterstützt die Landesregierung die Ausrichtung VWs auf die E-Mobilität bei Personenkraftwagen?

Die Landesregierung ist grundsätzlich offen gegenüber allen alternativen Antriebstechnologien. So werden im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft unterschiedliche Technologien diskutiert und bewertet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

- 14. Wäre es mit Blick auf Chancen und Risiken der Antriebstechnologieentwicklung und die erforderliche Kapitalallokation nicht ratsam, Konzernverbünde (z. B. VW, BMW, Mercedes, Continental, Bosch oder europäische Konstellationen) mit dem Ziel gemeinsamer Entwicklungsunternehmen zu schaffen und gegebenenfalls politisch zu fördern?**

Ein Zusammenschluss zu Konzernverbänden obliegt den Entscheidungen der betroffenen Unternehmen. Die Landesregierung schließt die Unterstützung solcher Vorhaben nicht aus.

Die Volkswagen AG steht nach eigenen Angaben u. a. über die Verbände der Automobilindustrie in Kontakt mit anderen Herstellern und ist grundsätzlich offen für Kooperationen.

- 15. Hat die Landesregierung mit Blick auf Frage 14. entsprechende Impulse an VW gegeben?**

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

- 16. Hat die Landesregierung Fragen wie die unter Frage 14. angesprochene im Rahmen des Automobilgipfels mit Bayern und Baden-Württemberg angesprochen, oder wird sie es tun?**

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

- 17. Plant die Landesregierung für Niedersachsen ein Informationsportal wie Baden-Württemberg (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/zukunftskonzepte/strategiedialog-automobilwirtschaft/>)? Wenn nein, warum nicht (Anmerkung: Die derzeitigen webbasierten Inhalte der Landesregierung Niedersachsens dazu sind dem Fragesteller bekannt)?**

Die Landesregierung informiert über den Strategiedialog und seine Ergebnisse mittels der Öffentlichkeitsarbeit der Staatskanzlei und des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung. Ein zusätzliches, eigenes Informationsportal ist daher zurzeit nicht geplant. Sollte sich ein entsprechender Bedarf ergeben, könnte hierfür die Homepage des Innovationszentrums Niedersachsen genutzt werden.

- 18. Hätte unter klima- und infrastrukturpolitischen Gesichtspunkten nicht zunächst der Strommix regenerativer werden müssen, bevor der Staat durch Einzelmaßnahmen wie die Förderung der Anschaffung eines E-Autos auf Mikro-Ebene unterstützt?**

- 19. Welchen umweltpolitischen Sinn macht es, ein E-Auto zu fahren, dessen Strom nach EU-Strommix-Szenarien 2030 noch zu 55,8 % und 2050 zu 40,4 % aus fossilen Energien stammt?**

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 8 ausgeführt, darf sich die Technologieentwicklung nicht am Status Quo orientieren, sondern muss die absehbaren Entwicklungen mit einbeziehen. Insofern wird auch auf die Antwort zur Frage 8 verwiesen.

Im Übrigen hat die Landesregierung zum Ziel, den Ausbau der erneuerbaren Energien zu beschleunigen, um den Anteil der fossilen Energien am Strommix so weit wie möglich zu senken.

- 20. Geht es Bundes- und Landesregierung mit ihrer E-Offensive eher um Industriepolitik oder um Umweltpolitik, und wie ist gegebenenfalls die Gewichtung?**

Die Landesregierung unterstützt die nationalen und europäischen Bestrebungen der Dekarbonisierung der Energiesysteme bis 2050. Das schließt den Verkehrssektor mit ein. Eine sorgfältige Ab-

wägung mit volkswirtschaftlichen Interessen ist dabei stets erforderlich, was sich auch im Klimapaket der Bundesregierung widerspiegelt.

21. Wie will die Landesregierung mittelfristig (bis 2030) regenerativen Strom für E-Autos flächendeckend zur Verfügung stellen?

Die Bereitstellung von regenerativ erzeugtem Strom obliegt den Energieversorgungsunternehmen.

Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) 2017 des Bundes formuliert das Ziel eines Anteils des aus erneuerbaren Energien erzeugten Stroms am Bruttostromverbrauch von 55 bis 65 % bis zum Jahr 2035 (§ 1 Abs. 2 2. EEG). Die die Bundesregierung tragenden Parteien der CDU, CSU und SPD benennen in ihrem Koalitionsvertrag für das Jahr 2030 das Ziel einer Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien auf 65 %.

In dem Entwurf der Fraktionen der SPD und der CDU zum Niedersächsischen Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Niedersächsisches Klimagesetz - NKlimaG) (Drs. 18/4839) wird die vollständige Umstellung der Energieversorgung in Niedersachsen auf erneuerbare Energien bis zum Jahr 2050 angestrebt. Der in den Landtag eingebrachte Gesetzentwurf ist gegenwärtig noch Gegenstand parlamentarischer Beratungen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

22. Sieht die Landesregierung im Rahmen ihrer E-Offensive und der damit einhergehenden regenerativen Stromerzeugung Probleme im Zusammenhang mit Grundlastfähigkeit, Netzausbau und Speichertechnologie?

Nein.

23. Will der Verkehrsminister die Idee des Umweltministers aufgreifen und den Ausbau der Photovoltaik auf Haus- und Industriebauten forcieren? Wenn ja, wann werden die landesrechtlichen Bauvorschriften dazu geändert, wie sollen sie genau aussehen, und gibt es einen landesrechtlichen Ausgleich für die Bauherren, gleich ob gewerblich oder privat?

Es gehört weder zu den Aufgaben noch zu den Zuständigkeiten des Verkehrsministers, den Ausbau der Photovoltaik auf Haus- und Industriebauten zu forcieren. Ein weiterer Ausbau der Photovoltaik ist energie- und klimapolitisch geboten, ohne ein Mehr an Erzeugung lassen sich die bundes- und landespolitischen Ausbauziele nicht erreichen. Ein finanzieller Ausgleich für die Bauherren kann sich aus einer kostengünstigen Versorgung mit dem eigenerzeugten Strom oder einer Einspeisevergütung entsprechend dem EEG ergeben.

Zunächst sind die bundesrechtlichen Vorgaben zu beachten, die sich beispielsweise aus dem EEG, dem Gebäudeenergiegesetz (GEG) und dem Gesetz zur Förderung erneuerbarer Energien im Wärmebereich (EEWärmeG) ergeben, welche derzeit auf Bundesebene in der Diskussion stehen. Ob über dieses Bundesrecht hinaus zum verstärkten Ausbau der Photovoltaik die Änderung von baurechtlichen Landesregelungen in Betracht käme, wird derzeit geprüft, und ob diese geändert werden, ist insofern noch nicht abschließend entschieden. Dabei sind einerseits die Baukosten zu beachten, aber andererseits ist auch zu berücksichtigen, dass die laufenden Energiekosten, die für fossile Energien aufgrund des Klimapakets der Bundesregierung steigen, im Rahmen bleiben. Wichtig ist, dass eine hohe Klimaschutzwirkung mit niedrigen Bau- und Bewirtschaftungskosten einhergehen. Dazu kann eine nachhaltige Eigenversorgung mit Photovoltaik-Strom beitragen.

24. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass nach derzeitiger Vorstellung des deutschen Gesetzgebers der Verbraucher (Bürger) die Hauptlasten des Pariser Klimaabkommens zu tragen hat? Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen des Klimaabkommens von Paris haben sich die Vertragsparteien das Ziel gesetzt, den Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur auf deutlich unter 2°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, den Temperaturanstieg auf 1,5°C zu begrenzen. Zur Verwirklichung des Ziels legen die Vertragsparteien ihre nationalen Beiträge selbst fest. Deutschland hat hier kein eigenes Minderungsziel, sondern ist über die EU verpflichtet. Das von der EU gemeldete Minderungsziel liegt bei -40 % bis 2030 gegenüber 1990. Deutschland wiederum hat sich gegenüber der EU verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % zu mindern.

Im Rahmen des Bundes-Klimaschutzgesetzes werden hierfür zulässige Jahresemissionsmengen für einzelne Sektoren definiert. Diese Sektorziele wurden unter Berücksichtigung von Potenzialanalysen und auch von Wirkungs- und Kostenanalysen erarbeitet. Das jetzt von der Bundesregierung vorgelegte Klimaschutzprogramm 2030 enthält die entsprechenden Maßnahmen, um die gesetzlichen Ziele umzusetzen. Schwerpunkt bilden dabei die nationalen Treibhausgasemissionen jenseits des EU-Emissionshandelssystems, das heißt die Emissionen der Sektoren Verkehr, Gebäude, Kleinindustrie, Landwirtschaft und Abfall. Das Maßnahmenprogramm besteht aus den vier Schwerpunkten „Anreize und Förderprogramme“, „Bepreisung von CO₂“, „Entlastung der Bürger“ und „regulatorischen Maßnahmen“. In der Gesamtschau ist also von einer Lastenteilung auszugehen. Den Lasten werden im Klimapaket spezifische Entlastungen gegenüber gestellt. Je mehr Anstrengungen kurz- und mittelfristig im Bereich Klimaschutz unternommen werden, desto geringer werden die Lasten für zukünftig erforderliche Anpassungsmaßnahmen ausfallen.

25. Welchen Beitrag soll konkret die niedersächsische Wirtschaft zur Erreichung der Umwelt- und Klimaziele, geordnet nach Industriezweigen, leisten?

Der Entwurf des Niedersächsischen Klimagesetzes, der sich derzeit in der parlamentarischen Debatte befindet (Drs. 18/4839), sieht keine Minderungsziele für einzelne Sektoren vor. § 4 Abs. 4 des Entwurfs zum Niedersächsischen Klimagesetz legt fest, dass alle Sektoren einen Beitrag zur Erreichung der in Absatz 1 festgelegten Minderungsziele zu leisten haben. Hiernach soll die Gesamtsumme der jährlichen Treibhausgasemissionen in Niedersachsen bis zum Jahr 2030 um 55 % im Vergleich zu den Gesamtemissionen im Jahr 1990 reduziert werden. Bis zum Jahr 2050 wird eine Reduktion um mindestens 80 bis 95 % im Vergleich zu den Gesamtemissionen im Jahr 1990 angestrebt. Sektoren im Sinne des Gesetzesentwurfs sind die Energiewirtschaft, die Industrie, der Verkehr, Gebäude, die Land- und Forstwirtschaft und die Abfallwirtschaft.

26. Ist die Landesregierung sicher, dass die getroffenen und angedachten Maßnahmen zum Klimaschutz mit anderen berechtigten Interessen, z. B. Wirtschaftswachstum, Auswirkungen auf Arbeitsplätze, Wünschen der Bürger an deren Verkehrsmittel-Wahlfreiheit und Mobilität, abgeglichen worden sind?

Aktuell werden auch auf Bundes- und kommunaler Ebene eine Vielzahl von Maßnahmen zum Klimaschutz diskutiert und erarbeitet.

Der Entwurf zum Niedersächsischen Klimagesetz (Drs. 18/4839) ist Gegenstand parlamentarischer Beratung. Er wurde durch die Fraktionen der SPD und der CDU in den Landtag eingebracht.

Klimapolitische Minderungsziele und entsprechende Umsetzungsmaßnahmen sind immer Ergebnis einer politischen Abwägung. Eine alleinige Berücksichtigung klimapolitischer Notwendigkeiten müsste den sofortigen Stopp aller Emissionen zur Folge haben. Die geplanten allgemeinwohlorientierten Maßnahmen im Klimapaket der Bundesregierung zum Klimaschutz berücksichtigen vielmehr die in der Frage benannten Aspekte.

27. Hätten die deutschen Regierungen in Bund und Ländern die Klimapolitik nicht früher fokussieren sollen, und hätten sich dadurch jetzt abzeichnende Härten für Verbraucher und Unternehmer vermeiden oder mildern lassen?

Mit dem derzeitigen Klimapaket der Bundesregierung sollen gegebenenfalls entstehende Nachteile für Verbraucherinnen und Verbraucher und Unternehmen durch spezifische Entlastungen an anderer Stelle ausgeglichen werden - auf die Antwort zu Frage 24 wird ergänzend verwiesen.

Insgesamt gilt, dass das Budget an Treibhausgasemissionen, das zur Einhaltung der Pariser Klimaziele emittiert werden kann, begrenzt ist. Eine Verschiebung von Treibhausgasminderungen in die Zukunft hat damit immer zur Folge, dass dann notwendige Minderungsanstrengungen größer sein müssen.

28. Wäre die Atomkraft (unter der Voraussetzung des Einsatzes neuer Betriebstechnologien und Lösung der Lagerproblematik) eine denkbare Alternative, um die Klimaziele zu erreichen oder gar zu übertreffen?

In Deutschland ist der Weiterbetrieb der Kernkraftwerke über das Jahr 2022 hinaus gesetzlich verboten (§ 1 Nr. 1 i. V. m. §7 Abs. 1 a des Atomgesetzes). Hierüber gibt es einen breiten gesellschaftlichen Konsens, sodass sich die Frage einer Alternative nicht stellt, zumal die in der Fragestellung genannten Voraussetzungen nicht gegeben sind.

29. Sollte man die Bürger angesichts des Politikziels Klimarettung nicht über die Frage des Einsatzes von Atomkraft zur Energiegewinnung als mögliche geeignete Maßnahme direkt entscheiden lassen, gegebenenfalls auch als Zwischenlösung, und die Voraussetzungen dazu schaffen?

Die Entscheidung über die Durchführung eines Referendums zum Weiterbetrieb der deutschen Kernkraftwerke fällt in die Zuständigkeit des Bundes.