

## Unterrichtung

Hannover, den 30.04.2021

Die Präsidentin des Niedersächsischen Landtages  
- Landtagsverwaltung -

**a) Nachrüstung von Diesel-Autos auf Kosten der Hersteller zügig voranbringen und endlich umsetzen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 18/1632

**b) Fahrverbote für Diesel-Pkw in Zeiten deutlich sinkender Stickoxidemissionen sind unverhältnismäßig und müssen verhindert werden!**

Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 18/1843

**c) Technologieoffenheit muss die Maxime der Politik bleiben!**

Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 18/3253

Beschluss des Landtages vom 10.11.2020 - Drs. 18/7899 - nachfolgend abgedruckt:

**Luftqualität verbessern, Fahrverbote verhindern, alternative Antriebe fördern**

Als Flächenland weist Niedersachsen eine hohe Zahl von Pendlerinnen und Pendlern auf, die auf moderne Verkehrswege und einen verlässlichen Zugang zu den städtischen Zentren angewiesen sind. Gleiches gilt für die Fahrzeuge kleiner und mittlerer Unternehmen aus Mittelstand, Logistik und Handwerk.

Im Mobilitätsland Niedersachsen sind zudem rund 250 000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Automobilitätswirtschaft (inkl. Zulieferer) beschäftigt. Diese Arbeitsplätze gilt es auf Dauer zu sichern und gleichzeitig dem Verbraucherschutz einen höheren Stellenwert einzuräumen.

Die Debatten um Fahrverbote haben dazu geführt, dass Dieselfahrzeuge trotz ihrer klimawirksamen Vorteile gegenüber Benzinern an Wert verloren haben. Daneben sind in allen niedersächsischen Städten durch die ergriffenen kommunalen Maßnahmen die Luftschadstoffbelastungen sukzessiv gesunken. Die Belastungen können weiter gesenkt werden, indem der Verkehr durch „grüne Wellen“ verflüssigt wird, die Verkehrsströme durch Verkehrslenkung verteilt werden oder die Geschwindigkeit so gesteuert wird, dass Pkw mit Verbrennungsmotor im verbrauchsgünstigsten Betriebspunkt durch die Stadt fahren. Mit digitalen Lenkungsinstrumenten und gutem Verkehrsmanagement können lokale Spitzenbelastungen abgefangen werden.

Bei der Überprüfung der Kriterien für etwaige Fahrverbote und zur verbesserten Luftqualität ist eine Hilfestellung des Landes im Rahmen der Förderung nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) unter Berücksichtigung entsprechender Angebote des Bundes sinnvoll, um die Kommunen auch weiter zu unterstützen und Fahrverbote zu vermeiden. Eine besondere Rolle wird hierbei in den nächsten Jahren die Umsetzung des Nationalen Luftreinhalteprogramms der Bundesregierung spielen, dessen Hauptziel einen deutlichen Rückgang von Feinstaub und seinen Vorläufersubstanzen wie Ammoniak bis zum Jahr 2030 vorsieht.

Auch Maßnahmen zur Digitalisierung von Verkehrssystemen und zur Elektrifizierung des städtischen Verkehrs wie im Rahmen des vom Bund eingesetzten „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ oder die im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ dargestellten Maßnahmen zur Hardware-Nachrüstung von kommunalen Fahrzeugen und von Liefer- und Handwerkerfahrzeugen sind effektive Instrumente zur Verbesserung der Luftqualität in unseren Städten.

Die letzten aktuellen Messergebnisse des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim zur Belastung der Luft in Niedersachsens Städten mit Stickstoffdioxid aus Februar dieses Jahres haben gezeigt, dass nur noch für zwei Straßen - die Friedrich-Ebert-Straße in Hannover (43 µg/m<sup>3</sup>) und den

Neuen Graben in Osnabrück ( $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) - an fahrbahnnahe Messeinrichtungen Konzentrationen von mehr als 40 Mikrogramm  $\text{NO}_2$  pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel festgestellt wurden. Im Jahr 2015 sind niedersachsenweit noch in zwölf Straßenzügen  $\text{NO}_2$ -Konzentrationen oberhalb des Jahresgrenzwertes gemessen worden. Von zentraler Bedeutung wird künftig auch die Weiterentwicklung der Luftschadstoffmessungen sein, die darauf abzielt, neben ergänzenden Modellrechnungen auch Passivsammler an der Baufluchtlinie zur Ermittlung der  $\text{NO}_2$ -Jahresbelastung innerhalb eines Straßenabschnitts aufzustellen. Auch mithilfe eines ausführlichen Diskussionsprozesses auf europäischer Ebene können so Gesundheits-, Klimaschutz- und Industriepolitik in ein vernünftiges Gleichgewicht gebracht werden.

Auch die Automobilindustrie verfolgt bei der weiteren Emissionsreduzierung eine Fächerstrategie, bei der die unterschiedlichen Antriebskonzepte parallel weiterentwickelt werden. Das langfristige Ziel lautet dabei „weg von fossilen Kraftstoffen“. Dazu optimiert beispielsweise die Volkswagen AG die Benzin- und Dieselmotoren, treibt die Elektrifizierung voran und stellt bis 2025 mehr als 50 eigene Elektromodelle in Aussicht. Auch dies ist anzuerkennen und wird die Luftreinhaltung in unseren Städten maßgeblich vorantreiben.

Um zukünftig die Grenzwerte einzuhalten und die Luftqualität für unsere Bürgerinnen und Bürger dauerhaft zu verbessern, bittet der Landtag die Landesregierung,

1. sich weiterhin dafür einzusetzen, dass die Automobilhersteller ihrer Verantwortung zur Umrüstung von SCR-Katalysatoren bei älteren Dieselfahrzeugen zur Reduzierung der Stickoxidemissionen gerecht werden und das Kraftfahrtbundesamt noch ausstehende Genehmigungen für Hardwarenachrüstungen für ältere Diesel schnellstmöglich erteilt,
2. die zügige Überarbeitung der Regelungen zur Luftqualitätsmessung auf EU-Ebene im Bundesrat weiter zu begleiten und die jüngsten Beschlüsse zur weiteren Reduzierung der zulässigen Grenzwerte auf ihre technische und wirtschaftliche Realisierbarkeit sowie gesundheits-, umwelt- und klimapolitische Notwendigkeit hin zu überprüfen, um Fahrverbote in Niedersachsen und Deutschland zu verhindern,
3. Kommunen bzw. Landkreise bei der stärkeren Nutzung von Verkehrsmanagementmaßnahmen dahin gehend zu unterstützen, dass die Einführung geeigneter digitaler Instrumente gefördert wird, beispielsweise beim Baustellenmanagement, bei Park-Leitsystemen und bei innerstädtischen Verkehrsleitsystemen. Dabei sind Förderkonflikte mit bereits eingeleiteten Maßnahmen des Bundes zu vermeiden,
4. zu prüfen, welchen ergänzenden Beitrag synthetischer Kraftstoff (Gas-to-Liquid (GtL) bzw. Power-to-Liquid (PtL)) und andere Treibstoffe technologieoffen für alternative emissionsarme bis -freie Antriebssysteme leisten können und bei der nächsten Novelle der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen - 10. BImSchV - sich dafür einzusetzen, dass die europäische Kraftstoffnorm EN 15940 in die Verordnung aufgenommen wird, damit GtL (Gas-to-Liquids) in Deutschland auch von Privatkunden genutzt werden kann, soweit dies technisch möglich ist,
5. die bestehenden Bundesförderprogramme im Bereich der Elektromobilität weiterhin durch Aktivitäten des Landes unterstützend zu flankieren und zu prüfen, mit welchen Maßnahmen die Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene weiter verbessert werden können, beispielsweise Hinsichtlich der Nachrüstung von Ladesäulen mit geeichten Gleichstromzählern und einheitlichen Bezahlssystemen, sodass z. B. durch die Gestaltung eines attraktiveren Marktfeldes zusätzliche Elektroladesäulen installiert werden können,
6. die Busförderung und die Umstellung der Flotten auf emissionsarme, treibhausgasarme und letztlich treibhausgasfreie Antriebssysteme sowie die Förderungen des Öffentlichen Personennahverkehrs aus Landesmitteln weiter fortzusetzen und durch Kombination mit EU- und Bundesmitteln aufzustoßen. Hierbei sind insbesondere auch Fördermittel für Infrastrukturmaßnahmen für den schienengebundenen Nahverkehr nach dem neuen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) einzubeziehen,

7. weiterhin mit geeigneten Maßnahmen die CO<sub>2</sub>-armen Verkehrsträger zu stärken sowie mit neuen Ansätzen, beispielsweise Vorhaben der nachhaltigen City-Logistik oder auch der Einbeziehung von Güterverkehrszentren, zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beizutragen. Diese sollen durch flankierende klimaschonende Mobilitäts- und Logistikkonzepte unterstützt werden,
8. im Rahmen der jährlichen ÖPNV-Landesförderprogramme die Schaffung zusätzlicher Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Stationen, die nach Möglichkeit mit einem ausreichenden Angebot an Elektroladesäulen ausgestattet sind, zu unterstützen; insbesondere in ländlichen Räumen wird durch eine bessere Anbindung der Bahnhöfe an den ÖPNV und Radverkehr der Umstieg vom Individualverkehr auf den Nahverkehr auch für Pendlerinnen und Pendler attraktiver gestaltet, und sich darüber hinaus auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass
9. das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 - 2020“ fortgeführt und dabei auf die Regionen im ländlichen Raum in Niedersachsen erweitert wird,
10. die Bundesregierung alle deutschen und ausländischen Hersteller und Importeure dazu bewegt, eine Entlastung aller Eigentümer bezüglich der anfallenden Kosten für eine Hardwarenachrüstung anzubieten, wie dies bereits einige deutsche Autohersteller offerieren,
11. die Bundesregierung ein einheitliches und kundenfreundliches europaweites Bezahlsystem für das Laden von Elektroautos auf EU-Ebene vorantreibt und redundante Ladeinfrastrukturen somit vermieden und mehr potenzielle Elektromobilitätskunden gewonnen werden können,
12. zur weiteren Senkung von Stickoxid- und Treibhausgasemissionen zeitlich befristete, gegebenenfalls nach Fahrzeugklassen und Umweltwirkung gestaffelte Kaufimpuls-Prämien für Neufahrzeuge und junge Gebrauchte (bis 1 Jahr) mit der umweltfreundlichen Abgasnorm EU 6d oder Elektroantrieben eingeführt werden,
13. die durch die Novellierung des GVFG eröffneten zusätzlichen Fördermöglichkeiten vom Bund im Rahmen der noch zu erstellenden Förderbestimmungen z. B. durch ein alternatives Bewertungsverfahren und die Bündelung von kleineren Vorhaben so umgesetzt werden, dass davon in der Zuwendungspraxis auch Projekte im Flächenland Niedersachsen stärker profitieren können.

Antwort der Landesregierung vom 30.04.2021

Auch im Jahr 2020 hat sich die Luftqualität in Niedersachsens Städten ausweislich der Messungen des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamts Hildesheim im Rahmen des lufthygienischen Überwachungssystems weiter verbessert. Dies zeigt, dass die Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung greifen und dass auf Einschränkungen wie Fahrverbote weiterhin verzichtet werden kann. Bei keiner der wohngebäude- sowie straßennahen Probenahmestellen wurden Jahreskonzentrationen oberhalb des Grenzwertes für Stickstoffdioxid von 40 µg/m<sup>3</sup> mehr gemessen. Dies gilt auch für die beiden Abschnitte Friedrich-Ebert-Straße in Hannover und Neuer Graben in Osnabrück, bei denen im Vorjahr noch straßennah Jahresbelastungen über 40 µg/m<sup>3</sup> festgestellt wurden.

Dies vorausgeschickt, wird zu den Nummern 1 bis 13 der Landtagsentschließung Folgendes ausgeführt:

Zu 1:

Die rechtliche Grundlage für die Genehmigung von Nachrüstsystemen hat das Bundesverkehrsministerium mit der Dritten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geschaffen. Sie legt für Diesel-Pkw der Schadstoffklassen „Euro 4“ und „Euro 5“ technische wie verfahrensbezogene Anforderungen an die Stickoxid-Minderungs-systeme mit hoher Minderungsleistung fest. Fahrzeuge, die über ein solches Stickoxid-Minderungs-system verfügen, sind von Verkehrsverboten ausgenommen. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat seit Juli 2019 verschiedene Nachrüstsysteme zur Senkung der Stickoxidemissionen genehmigt. Damit können Euro 4- oder Euro 5-Diesel-Pkw nachgerüstet und von Verkehrsbeschränkungen in bestimmten Regionen ausgenommen werden.

Die entsprechenden Allgemeinen Betriebserlaubnisse (ABE) sind über die Internetseite des KBA samt Erweiterungen mit Datum, Typbezeichnung, Genehmigungsinhaber und verlinktem Verwendungsbereich abrufbar<sup>1</sup>:

Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, durch die Installation von Nachrüstsystemen zur weiteren Verbesserung der Luftqualität beizutragen.

Für eine erhebliche Anzahl von Fahrzeugmodellen/Motoren liegen mittlerweile genehmigte Nachrüstsysteme vor. Auf die Genehmigungsverfahren bei dem KBA hat das Land keinen bzw. nur einen sehr begrenzten Einfluss. Nach Aussage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist das KBA angehalten, entsprechende Genehmigungsanträge vorrangig abzuarbeiten. Hier ist aber darauf hinzuweisen, dass das KBA nur Genehmigungen erteilen kann, wenn hierfür Anträge vorliegen. Nachrüstsysteme werden überwiegend von Drittanbietern konstruiert und angeboten. Diese konzentrieren sich aber nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit in der Regel auf solche Fahrzeuge des Massenmarktes, bei denen auch eine entsprechende Absatzmenge zu erwarten ist.

Das Thema der Produktverantwortlichkeit in Verbindung mit umweltrechtlichen Fragestellungen ist ein beständiges Thema zwischen den kontinuierlichen Gesprächen der Landesregierung mit dem niedersächsischen Automobilhersteller Volkswagen.

Die Hersteller Mercedes und Volkswagen unterstützen eine Nachrüstung mit 3 000 Euro pro Fahrzeug, welches in und im Umfeld von Belastungsgebieten zugelassen ist.

Bei einem bundesweiten Fahrzeugbestand von mehreren Millionen Euro 5-Diesel-Fahrzeugen hat Mercedes derzeit ca. 900, Volkswagen ca. 200 Nachrüst-Systeme bezuschusst.

Aufgrund mangelnder Umsätze sowie pandemiebedingter Probleme hat die Baumot-Group als Anbieter von Abgas-Nachrüstsystemen Anfang 2021 einen Insolvenzantrag gestellt. Die Maßnahme gilt für die Baumot Group AG wie auch für ihre jeweiligen 100%-igen Tochtergesellschaften Twintec Technologie GmbH, Baumot Technologie GmbH und Baumot Deutschland GmbH. Vor diesem Hintergrund steht zu befürchten, dass eine Ausweitung des Nachrüstmarktes für SCR-Systeme erschwert wird.

Zu 2:

Die Landesregierung begleitet in einem Bund-Länder-Arbeitskreis die Erarbeitung einer abgestimmten Position hinsichtlich der Novellierung der Luftqualitäts-Richtlinie auf EU-Ebene. Im Arbeitskreis wurde vereinbart, dass vor Festlegung konkreter Zahlenwerte für die Grenzwerte und deren Überprüfung die Vorlage der aktualisierten WHO-Leitlinien, die für Mitte 2021 vorgesehen ist, abgewartet werden sollte. Hinsichtlich der Luftqualität siehe Vorbemerkung.

Zu 3:

Kommunen und Landkreise stellen wichtige Partner des Landes für ein umfassendes Verkehrsmanagement in Niedersachsen dar. Mit der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen/Region Hannover wird beispielsweise in einer gemeinsamen Organisation von Land und Kommune kooperatives Verkehrsmanagement betrieben. Dort werden u. a. übergreifende Verkehrsinformationen gesammelt, verarbeitet und verbreitet sowie Messeverkehrslenkung „aus einem Guss“ ermöglicht. Durch den engen Austausch werden hier weitere Entwicklungen gemeinsam vorangebracht.

Daneben kommt der finanziellen Förderung kommunaler Entwicklungen eine große Bedeutung zu. So können Kommunen und Landkreise seit September 2020 auch bei der NBank Anträge auf Investitionsförderung aus dem Digitalisierungsfonds von Projekten zur Lenkung des Verkehrs stellen.

Zu 4:

Niedersachsen hatte sich bereits während des Bundesratsverfahrens zur Novelle der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) im Jahr 2019 für eine reguläre Aufnahme von paraffinischen Dieselmotoren in

---

<sup>1</sup> [https://www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Typgenehmigungen/Typgenehmigungserteilung/ABE\\_NOX/ABE\\_NOx\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Typgenehmigungen/Typgenehmigungserteilung/ABE_NOX/ABE_NOx_node.html)

Reinform in die 10. BImSchV eingesetzt. Der Antrag aus Niedersachsen hatte im Umweltausschuss des Bundesrates seinerzeit leider keine Zustimmung gefunden.

Der Bundesrat hat in seiner 983. Sitzung am 29.11.2019 anlässlich der Zustimmung zur „Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und weiterer immissionsschutzrechtlicher Rechtsakte der Europäischen Union“ (10. BImSchV) eine Entschließung gefasst, in der er die Bundesregierung um Darstellung bittet, mit welchen rechtlichen Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene fortschrittliche Biokraftstoffe, erneuerbare nicht biogene Kraftstoffe oder ihre Kombination in den Verkehr gebracht werden dürfen (BR-Drucksache 486/19 [Beschluss]). In der Stellungnahme vom 03.02.2021 zu dieser Entschließung des Bundesrates bekräftigt die Bundesregierung ihre Haltung, von einer Aufnahme von reinen paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen für den Einsatz im Straßenverkehr in die 10. BImSchV auch weiterhin abzusehen.

Der zukünftige Beitrag synthetischer Kraftstoffe ist insbesondere mit Blick auf die bestehende Fahrzeugflotte wichtig. Über den Austausch der Fahrzeugflotte allein werden sich die anvisierten hohen Klimaziele im Verkehrssektor nicht zeitgerecht erreichen lassen. Hier CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu realisieren ist eine der dringlichsten Aufgaben aller Akteure.

Synthetische Kraftstoffe sind ein wichtiger Baustein für eine treibhausgasneutrale Mobilität. Zudem können sie auch bei Lkws sowie in der Luft- und Schifffahrt eingesetzt werden; Bereiche, in denen Batterien aufgrund ihrer Größe und im Vergleich geringeren Energiedichte wahrscheinlich auch in Zukunft (zumindest für längere Strecken) nicht die herkömmlichen Antriebe vollständig ersetzen können. Sie liefern auch die benötigte hohe Energiedichte für diese Segmente, anders als es reine batterieelektrische Antriebe täten. Auch können synthetische Kraftstoffe zur Defossilisierung von Altfahrzeugen, Baumaschinen und Oldtimern beitragen. Vorteil von synthetischen Kraftstoffen ist, dass vorhandene Strukturen zum Vertrieb der Kraftstoffe (Infrastruktur, Tankstellennetze etc.) weiterhin genutzt werden könnten und nicht neu aufgebaut werden müssen. Eine Lösung „one-size-fits-all“, wie es bisher üblich war, wird es für eine treibhausgasneutrale Mobilität nicht geben. Es sollte ein Nebeneinander verschiedener klimagerechter und nachhaltiger Antriebsarten und Treibstoffe geben.

Der Einfluss auf den Ausstoß von Luftschadstoffen durch die Verwendung synthetischer Kraftstoffe ist hingegen als eher gering einzustufen. Die Emissionsvorteile im Hinblick auf den Ausstoß von Luftschadstoffen von synthetischen Kraftstoffen kommen nach vorliegenden Erkenntnissen nur im Rohabgas zum Tragen, also bei älteren Fahrzeugen ohne umfängliche Abgasbehandlung. Moderne Abgasnachbehandlungssysteme reinigen die entstehenden Abgase bei der Verwendung von Regelkraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen auf ein ähnlich gutes Niveau.

Niedersachsen wird sich auch bei zukünftigen Bundesratsverfahren zur Novelle der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) für eine Aufnahme von synthetischen Kraftstoffen einsetzen. So wird derzeit ein Antrag des Landes Baden-Württemberg im Bundesrat unterstützt.

Zu 5:

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) setzt derzeit ein Programm zur Förderung der Elektromobilität um. Zur „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Ausbaus von nicht öffentlicher Elektroladeinfrastruktur für Unternehmen in Niedersachsen“ sind im Zuge des 1. Förderaufrufes von Dezember 2020 bis Ende März 2021 bei der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) inzwischen rund 1 400 Anträge mit einer potenziellen Fördersumme von rund 43 Millionen Euro eingegangen.

Niedersachsen nimmt zudem seine Vorbildfunktion wahr, indem es für die Behördenstandorte des Landes Elektrofahrzeuge beschafft und Ladeinfrastruktur errichtet.

Ergänzt werden sollen diese mit Landesmitteln in Höhe von insgesamt 40 Millionen Euro hinterlegten Maßnahmen durch eine intensive Flankierung der Förderprogramme des Bundes. Der Bund plant beispielsweise, die Förderung von öffentlicher Ladeinfrastruktur ab dem Frühjahr 2021 fortzusetzen, und hat hierfür ein Fördervolumen in Höhe von 500 Millionen Euro angekündigt. Die Elektromobilitätsmanagerinnen/Elektromobilitätsmanager der NLStBV werden dieses Programm aktiv bewerben

und insbesondere Kommunen oder Unternehmen beratend zur Seite stehen. Abhängig vom zur Verfügung stehenden Landesbudget wird MW gegebenenfalls vorhandene Förderlücken des Bundes mit eigenen Förderungen schließen.

Seit April 2019 sind Betreiber von Ladeeinrichtungen verpflichtet, das Laden von Elektroautos eichrechtskonform anzubieten. Zugleich wurde eine Übergangsregelung für den Umgang mit nicht eichrechtskonformen Ladesäulen beschlossen. Individuelle Nachrüstpläne wurden den Ladepunktbetreibern ermöglicht. Technische Lösungen sind im Markt verfügbar. Der 6. Förderaufruf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 22.06.2020 sah neben der erstmaligen Errichtung von Ladeinfrastruktur auch die Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung von bestehender Ladeinfrastruktur vor. Zu den Bezahlssystemen siehe Antwort zu Nummer 11.

Zu 6:

Die Landesregierung wird die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Rahmen ihres jährlichen ÖPNV-Förderprogramms aus Mitteln des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG) und Regionalisierungsmitteln in den nächsten Jahren gezielt weiter fortsetzen und ausbauen. Das am 29.01.2021 von Verkehrsminister Dr. Althuisman vorgestellte ÖPNV-Jahresförderprogramm 2021 umfasst dabei mit einem Fördervolumen von 157 Millionen Euro einen neuen Höchstwert. Nähere Einzelheiten können der entsprechenden Pressemitteilung<sup>2</sup> des MW entnommen werden.

Durch eine weitere unterjährige Aufnahme von Projekten in das Programm wird sich dieser Betrag im Laufe des Jahres noch steigern.

Der Förderung von emissionsarmen sowie CO<sub>2</sub>-armen und CO<sub>2</sub>-freien Omnibussen für den ÖPNV kommt dabei aus Sicht der Landesregierung eine besondere Bedeutung zu. So werden bei der allgemeinen Omnibusförderung im Rahmen des ÖPNV-Förderprogramms die höheren Anschaffungskosten von Bussen mit CO<sub>2</sub>-armen und CO<sub>2</sub>-freien Antriebssystemen bereits seit 2015 besonders berücksichtigt. Darüber hinaus hat das Land für die Beschaffung von Elektrobussen die generelle Möglichkeit zur Kombination der entsprechenden Bundesförderung mit der allgemeinen Omnibusförderung des Landes eröffnet. Dies soll auch für künftige Busförderungen des Bundes gelten, sofern diese so ausgestaltet werden, dass sie eine Kombination mit Landesförderungen zulassen. Zusätzlich hat die Landesregierung Anfang 2020 im Rahmen der EU-Förderung eine weitere Fördermöglichkeit gezielt für die Beschaffung von Kraftfahrzeugen mit CO<sub>2</sub>-freien oder CO<sub>2</sub>-sparsamen Antriebssystemen für den Einsatz im ÖPNV-Linienverkehr aus EU-Mitteln (EFRE) und zusätzlichen Landesmitteln geschaffen. Diese ermöglicht eine Förderung von bis zu 80 % (50 % EFRE + 30 % Landesmittel) bzw. in der Übergangsregion Lüneburg sogar bis zu 90 % (60 % EFRE + 30 % Landesmittel). Dieses neue Förderprogramm wird sehr gut angenommen. Es ist deshalb geplant, diese Fördermöglichkeit auch in die neue EU-Förderperiode zu übernehmen. Die Landesregierung wird die ÖPNV-Omnibusförderung insgesamt auch in Zukunft fortführen und die Förderregularien regelmäßig evaluieren und bei Bedarf anpassen. Soweit dies beihilferechtlich möglich ist, strebt sie bei der künftigen Ausgestaltung der Omnibusförderung eine weitgehende Einbeziehung auch von Verkehrsunternehmen an, die ihre ÖPNV-Linienverkehre eigenwirtschaftlich erbringen.

Das novellierte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes lässt leider keine Förderung von Fahrzeugen für den ÖPNV zu. Allerdings bietet das GVFG für die begleitende Infrastrukturförderung, insbesondere die Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, neue Fördermöglichkeiten. Während das GVFG vor der Novellierung nur für Großvorhaben mit einem Investitionsvolumen von mindestens 50 Millionen Euro galt, sieht es durch die deutliche Herabsetzung dieser Größenordnung auf 30 Millionen Euro bzw. für Elektrifizierungsvorhaben und die Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe sogar nur 10 Millionen Euro sowie durch die Erweiterung der Fördertatbestände neue Finanzierungsmöglichkeiten auch für kleinere Vorhaben vor. Dies kann neue Möglichkeiten für die Förderung entsprechender Projekte in Flächenländern wie Niedersachsen eröffnen. Die Landesregierung strebt an, davon soweit möglich Gebrauch zu machen und entsprechende Bundesförderungen für Projekte in Niedersachsen einzuwerben. Derzeit bestehen allerdings

<sup>2</sup> <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/157-millionen-euro-fur-offentlichen-personennahverkehr-in-niedersachsen-196718.html>

noch vielfältige Fragen hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der neuen Fördertatbestände und insbesondere der für eine Bundesförderung nach dem GVFG erforderlichen Wirtschaftlichkeitsnachweise. Die Landesregierung steht diesbezüglich im Austausch mit dem BMVI und bringt sich im Rahmen der Beratungen einer durch das BMVI eingerichteten Arbeitsgruppe zur Überarbeitung der standardisierten Bewertung, die im März 2021 erstmals getagt hat, in diesem Sinne inhaltlich ein. Die Ergebnisse bleiben abzuwarten.

Zu 7:

Es erfolgt bereits eine Förderung CO<sub>2</sub>-armer Verkehrsträger. Güterverkehrszentren sind und bleiben diesbezüglich im Fokus der Landesregierung.

Zu 8:

Die Landesregierung wird die Schaffung von zusätzlichen Park-&-Ride- sowie Bike-&-Ride-Anlagen gezielt unterstützen und ihre Förderung im Rahmen des jährlichen ÖPNV-Förderprogramms fortsetzen. Bereits seit 2014 besteht insoweit auch eine besondere Fördermöglichkeit für die Ausstattung von Park-&-Ride- sowie Bike-&-Ride-Anlagen mit Elektroladesäulen. Die bestehende Förderung für Park-&-Ride- sowie Bike-&-Ride-Anlagen bietet mit ihrer hohen Förderquote von 75 % nach Auffassung der Landesregierung bereits einen hohen Anreiz für Vorhabenträger, entsprechende Anlagen zu errichten, auszuweiten und auszustatten. Allerdings kann das Land die für die Errichtung verantwortlichen kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger nur finanziell unterstützen, wenn entsprechende Förderanträge von den Kommunen gestellt werden. Das Land wird bei den Kommunen im Rahmen der Beratungsaktivitäten der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), insbesondere der dort angesiedelten neuen MOBILOTSIN-Initiative als offenem Netzwerk Mobilitätsmanagement für Kommunen, aber gezielt für entsprechende Vorhaben und die Inanspruchnahme der Förderung dafür werben.

Zu 9:

Das „Sofortprogramm Saubere Luft“ der Bundesregierung wurde in der Vergangenheit gezielt eingesetzt, um die sog. NO<sub>2</sub>-Städte mit NO<sub>2</sub>-Belastungsschwerpunkten höher als 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahr bei Verminderungsmaßnahmen zu unterstützen. Infolge der starken Verbesserung der Luftqualität im letzten Jahr ist nicht davon auszugehen, dass solche NO<sub>2</sub>-Belastungsschwerpunkte in Zukunft in Niedersachsen noch auftreten werden.

Zu 10:

Es wird auf die Antwort zu Nummer 1 verwiesen. Vor dem Hintergrund der geschilderten Entwicklung der Angebotsseite des Nachrüstmarktes für SCR-Systeme konnte das Thema in keinem zielführenden Kontext bei der Bundesregierung platziert werden.

Zu 11:

Seit dem 14.12.2020 liegt eine konsolidierte Fassung der Zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung (LSV) als Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vor. Die Änderung beinhaltet u. a. die Überarbeitung der Regelungen für Authentifizierung und Bezahlssysteme (§ 4 LSV). Diese sollen für Verbraucherinnen und Verbraucher einfacher und nutzerfreundlicher werden. Eine Beratung im Bundesrat ist noch nicht erfolgt. Die LSV setzt die Vorgaben der Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID; 2014/94/EU) in nationales Recht um. Dazu zählen u. a. auch europaweite Standards zum Bezahlen an öffentlichen Ladepunkten.

Zu 12:

Ministerpräsident Weil und Minister Dr. Althausmann haben wiederholt und besonders im Vorfeld der Autogipfel im Kanzleramt Kaufanreize gefordert, die über die bestehenden Förderungen (z. B. Umweltbonus/Innovationsprämie) hinausgehen. Beim 4. Spitzengespräch der sogenannten Konzentrierten Aktion Mobilität am 17.11.2020 wurde beschlossen, die seit Mitte 2020 bestehenden Regelungen bis Ende 2025 zu verlängern. Bei der Bundesregierung ist keine Bereitschaft zu erkennen, weitere Kaufimpuls-Prämien für Neufahrzeuge und junge Gebrauchte einzuführen.

Zu 13:

Die Landesregierung setzt sich gemeinsam mit vielen anderen Ländern mit Nachdruck in diesem Sinne gegenüber dem BMVI ein. Ziel der Landesregierung ist es, dass Niedersachsen von den in Zusammenhang mit der GVFG-Novellierung von 333 Millionen Euro auf 666 Millionen Euro in 2020 sowie ab 2021 auf 1 Milliarde Euro erhöhten Bundesfördermitteln möglichst umfangreich profitieren kann. Dafür ist es erforderlich, dass bei der konkreten Ausgestaltung der erweiterten gesetzlichen Fördertatbestände im GVFG und des vom Bund im März 2021 mit der Auftaktsitzung der projektbegleitenden Arbeitsgruppe gestarteten Prozesses zur Überarbeitung und Fortschreibung der Standardisierten Bewertung den Belangen der Flächenländer und des ländlichen Raums ausreichend Rechnung getragen wird. Besondere Bedeutung kommt dabei der Eröffnung weitgehender Möglichkeiten zur landesweiten Zusammenfassung und Bündelung von gleichartigen bzw. vergleichbaren Vorhaben zu, um auf diesem Wege eine Bundesförderung auch für Vorhaben mit geringerem Investitionsvolumen zu ermöglichen. Um in diesem Sinne aktiv Einfluss nehmen zu können, arbeitet das MW in der vom BMVI eingesetzten projektbegleitenden Arbeitsgruppe mit und bringt sich mit entsprechenden Vorschlägen in die Beratungen ein.

(Verteilt am 04.05.2021)