

N i e d e r s c h r i f t

über die 41. - öffentliche - Sitzung

des Ausschusses für Umwelt, Energie und Klimaschutz

am 16. September 2024

Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. a) **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Wassergesetzes**
Gesetzentwurf der Fraktion der CDU - [Drs. 19/1581](#)
zurückgezogen..... 4
- b) **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Wassergesetzes**
Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen -
[Drs. 19/4409](#)
Fortsetzung der Beratung..... 4
Allgemeine Aussprache 5
Beschluss 6
2. **Schutz unserer Artenvielfalt: Landeseigene Flächen nutzen und Vertragsnaturschutz stärken!**
Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/4708](#)
Fortsetzung der Beratung..... 7
Beschluss..... 7
3. **Technologieoffen in die Zukunft - es braucht das Aus vom Verbrenner-Aus!**
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3644](#)
Mitberatung 8
Beschluss..... 12
4. **Verschiedenes** 13

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Marie Kollenrott (GRÜNE), Vorsitzende
2. Abg. Nico Bloem (SPD)
3. Abg. Marcus Bosse (SPD)
4. Abg. Thordies Hanisch (SPD)
5. Abg. Gerd Hujahn (SPD)
6. Abg. Guido Pott (SPD)
7. Abg. Christoph Willeke (SPD)
8. Abg. Uwe Dorendorf (i. V. d. Abg. Laura Hopmann) (CDU)
9. Abg. Verena Kämmerling (CDU)
10. Abg. Dr. Frank Schmädeke (CDU)
11. Abg. Britta Kellermann (GRÜNE)
12. Abg. Alfred Dannenberg (i. V. d. Abg. Marcel Queckemeyer) (AfD)

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Ministerialdirigent Dr. Wefelmeier (Mitglied).

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrätin Lange.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Dr. Bäse, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 14.01 Uhr bis 14.55 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Ausschuss** billigt die Niederschriften über die 35., 36., 37., 38. und 39. Sitzung.

* * *

Tagesordnungspunkt 1:

a) Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Wassergesetzes

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU - [Drs. 19/1581](#)

erste Beratung: 16. Plenarsitzung am 21.06.2023

federführend: AfUEuK;

mitberatend: AfRuV;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 GO LT: AfHuF

zuletzt beraten: 39. Sitzung am 02.09.2024

Vors. Abg. **Marie Kollenrott** (GRÜNE) teilt mit, der Gesetzentwurf sei von der Fraktion der CDU am 11. September 2024 zurückgezogen worden (Drucksache 19/5262).

b) Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Wassergesetzes

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/4409](#)

direkt überwiesen am 24.05.2024

federführend: AfUEuK;

mitberatend: AfRuV;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 GO LT: AfHuF

zuletzt beraten: 39. Sitzung am 02.09.2024

Fortsetzung der Beratung

Beratungsgrundlage: Vorlage 10 Formulierungsvorschläge und Anmerkungen des GBD

MDgt **Dr. Wefelmeier** (GBD) trägt die Anmerkungen und Formulierungsvorschläge des GBD im Sinne der **Vorlage 10** vor, auf die insoweit verwiesen wird.

Eine Aussprache ergibt sich zu der nachstehend aufgeführten Regelung des Gesetzentwurfs:

Artikel 1 - Änderung des Niedersächsischen Wassergesetzes

Nr. 2: § 22 - Höhe der Gebühr

Nachdem der **Vertreter des GBD** im Sinne der Vorlage 10 vorgetragen hatte, erinnert er an die zum Teil kritischen Stellungnahmen zu der vorgesehenen Ermäßigungsregelung. Hierzu sei anzumerken, dass die Rechtsprechung dem Gesetzgeber in der Frage der Gebührenhöhe - und damit auch in der Frage von Ermäßigungen und Freistellungen - einen vergleichsweise großen Gestaltungsspielraum eingeräumt habe.

Abg. **Verena Kämmerling** (CDU) berichtet, die Stadt Osnabrück habe einen Tochterbetrieb für die Grünflächenpflege gegründet. Zu dessen Aufgaben gehöre auch die Bewässerung. Die Abgeordnete fragt, ob dieser Servicebetrieb von dieser Ermäßigungsregelung Gebrauch machen könne. Dies liege eigentlich nahe, da die Beregnung und Berieselung von Grünflächen und gerade von Neuanpflanzungen unter den Bedingungen des Klimawandels immer bedeutsamer werde.

Nach dieser Vorschrift, antwortet MDgt **Dr. Wefelmeier** (GBD), sei das weder der Fall noch beabsichtigt. Auch wenn dieser Servicebetrieb - wie viele andere kommunale Betriebe - bis zu einem gewissen Grade erwerbswirtschaftliche Ziele verfolge, so handele es sich nicht um ein privates Unternehmen im Sinne dieses Gesetzes; vielmehr falle der Servicebetrieb unter § 136 NKomVG und sei damit nicht den unter Satz 2 genannten Unternehmen zuzurechnen.

RD **Dube** (MU) fügt hinzu, aus der Sicht des MU - es sei in diese Gesetzesberatung nur begleitend eingebunden - sei die genannte Intention, Wettbewerbsnachteile für niedersächsische Unternehmen zu verhindern, in dem Sinne von „Nachteile für den Wirtschaftsstandort Niedersachsen vermeiden“ zu verstehen. Ausgehend von dieser Logik ergebe sich, dass kommunale Unternehmen, die ihr Selbstverständnis aus dem Wirken in der eigenen Kommune herleiteten, von dieser Zielsetzung nicht umfasst seien; denn bei ihnen stelle sich nicht die Frage nach einem anderen - attraktiveren - Standort. Außerdem sei darauf hinzuweisen, dass sich die zweckbezogene Ermäßigungsregelung nur auf „Beregnung und Berieselung zu landwirtschaftlichen, forstwirtschaftlichen oder erwerbsgärtnerischen Zwecken“ beziehe, für Kommunen also nicht zum Tragen komme; denn die Beregnung öffentlicher Grünflächen gehöre im Sinne des NWG zu den „sonstigen Zwecken“.

Anschließend ergänzt der **Vertreter des GBD**, der Gesetzentwurf sehe vor, nach Absatz 3 einen neuen Absatz 3 a einzufügen. Aus Gründen der Rechtsförmlichkeit solle jedoch von dieser Art der Nummerierung abgesehen werden. In der Vorlage werde er jedoch versehentlich mit „Absatz 3“ bezeichnet. Von daher müsse es richtig heißen:

„a) Es wird der folgende **neue Absatz 4** eingefügt: **„(4) ¹Für ...“**

Folgerichtig müsse der nächste Änderungsbefehl wie folgt lauten:

„b) Die bisherigen Absätze **4 und 5** werden Absätze **5 und 6**.“

Außerdem sei bei der abschließenden Vorbereitung auf die Sitzung aufgefallen, dass im jetzigen Absatz 5 - zukünftig Absatz 6 - in Satz 1 auf den bisherigen Absatz 4 - zukünftig Absatz 5 - verwiesen werde. Mit dem korrigierten Änderungsbefehl b) werde also ein weiterer Änderungsbefehl erforderlich:

„c) Im neuen Absatz 6 wird die Angabe „Absatz 4“ durch die Angabe „Absatz 5“ ersetzt.“

Allgemeine Aussprache

Abg. **Gerd Hujahn** (SPD) begrüßt die nun vorliegende Beschlussempfehlung zur Novellierung des NWG, da damit ein gesetzgeberischer Fehler der 18. Wahlperiode - für die Nasslagerung von

Stammholz durch Unternehmen müsse die Wasserentnahmegebühr entrichtet werden, für die durch die Forstwirtschaft nicht - aufgehoben werde und die Sportvereine - insbesondere im Hinblick auf die Förderung des Breitensports - entlastet würden.

Im Rahmen dieser Novellierung seien weitere Aspekte zur Sprache gekommen; diese würden, auch wenn nun über die Beschlussempfehlung abgestimmt werde, nicht in Vergessenheit geraten, denn für die nächste Zeit sei mit einem weiteren Gesetzentwurf zur Novellierung des NWG zu rechnen, der derzeit von der Landesregierung vorbereitet werde.

Abg. **Verena Kämmerling** (CDU) betont, für ihre Fraktion komme der Entlastung der Sportvereine Priorität zu, weshalb sie sich nach gründlicher Beratung entschlossen habe, den eigenen Gesetzentwurf unter TOP 1 a zurückzuziehen und sich dem Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen anzuschließen. Die Neuregelung der Nasslagerung von Stammholz durch Unternehmen sei zielführend. Die auch in der Beratung zum Ausdruck gekommenen Bedenken ihrer Fraktion hinsichtlich der unterschiedlichen Stellung von Gewerbebetrieben und Kommunen bzw. kommunalen Betrieben werde zwar kritisch gesehen, trete aber gegenüber dem Ziel der Unterstützung der Sportvereine zurück.

*

Abschließend ermächtigt der **Ausschuss** den Gesetzgebungs- und Beratungsdienst, eventuell noch notwendig werdende redaktionelle Änderungen vorzunehmen.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag, dem Gesetzentwurf mit Änderungen (Vorlage 10 zuzüglich der in der Sitzung besprochenen Änderungen) zuzustimmen.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE

Ablehnung: -

Enthaltung: AfD

Der Beschluss ergeht vorbehaltlich der Zustimmung der mitberatenden Ausschüsse.

Berichterstattung (schriftlicher Bericht): Abg. **Britta Kellermann** (GRÜNE)

Tagesordnungspunkt 2:

Schutz unserer Artenvielfalt: Landeseigene Flächen nutzen und Vertragsnaturschutz stärken!

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/4708](#)

direkt überwiesen am 26.06.2024

federführend: AfUEuK;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

zuletzt behandelt: 37. Sitzung am 19.08.2024 (Unterrichtung)

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Alfred Dannenberg** (AfD) unterstreicht, dass der Antrag mit dem Schutz der Artenvielfalt ein unterstützenswertes Anliegen verfolge, und wirbt für dessen Annahme.

Abg. **Britta Kellermann** (GRÜNE) erinnert an die Unterrichtung und betont, neben dem Artensterben gebe es mit der Klimakrise eine zweite weltweite Krise. Beide Krisen bedingten einander. Insofern mache es keinen Sinn, die eine Krise losgelöst von der anderen zu betrachten. Es sei auch klar geworden, dass die Landesregierung die Artenvielfalt bereits mit einer ganzen Reihe von Maßnahmen unterstütze. Vor diesem Hintergrund lehne die Fraktion der Grünen den Antrag ab.

In der Unterrichtung sei herausgearbeitet worden, legt Abg. **Verena Kämmerling** (CDU) dar, dass die Forderungen im Antrag vielfach obsolet seien, weil das Land bereits Maßnahmen auf den eigenen Flächen umsetze oder auf Bahntrassen keinen Zugriff habe. Selbstverständlich sei die Förderung der Artenvielfalt ein wichtiges Thema, aber dieser Antrag greife zu kurz. Auch die CDU-Fraktion werde den Antrag von daher ablehnen.

Abg. **Christoph Willeke** (SPD) schließt sich seinen beiden Vorrednerinnen an und verweist auf das Aktionsprogramm Insektenvielfalt Niedersachsen sowie auf den „Niedersächsischen Weg“. Vor diesem Hintergrund habe sich der Antrag in vielen Teilen dem Inhalt nach erledigt; in anderen Aspekten greife er zu kurz. Insofern werde auch seine Fraktion den Antrag ablehnen.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag, den Antrag abzulehnen.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE

Ablehnung: AfD

Enthaltung: -

Der Beschluss ergeht vorbehaltlich der Zustimmung des mitberatenden Ausschusses.

Tagesordnungspunkt 3:

Technologieoffen in die Zukunft - es braucht das Aus vom Verbrenner-Aus!

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3644](#)

erste Beratung: 36. Plenarsitzung am 15.03.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend: AfUEuK

Mitberatung

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU) wirbt für die Annahme des Antrags und unterstreicht, es gebe hinreichend viele Technologien, um die Mobilität klimaneutral zu gewährleisten, für deren umfassende Nutzung aber die Technologieoffenheit gewahrt werden müsse. Damit würden sich auch neue Chancen für die Automobilbranche eröffnen.

Damit sich klimafreundliche Antriebstechnologien durchsetzten, müssten die richtigen Anreize gesetzt, aber nicht die möglichen Technologien eingeschränkt werden. Dabei sei nicht nur an Pkw-Mobilität zu denken, sondern auch an den Transportsektor, die Landwirtschaft, Spezialfahrzeuge wie für überschwere Lasten usw., aber auch an den Schienen-, Flug- und Schiffsverkehr. Es gehe also um die Transformation des Mobilitätssektors hin zur Klimaneutralität; sie sei ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Erreichung der Klimaschutzziele.

Dieser Weg müsse gemeinsam mit der Mobilitätsbranche beschritten werden, aber nicht mit Verboten gegen sie. Klimaneutralität sei nicht mit Emissionsfreiheit gleichzusetzen.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD) schließt sich dem Votum des federführenden Ausschusses an, den Antrag abzulehnen. Das Mantra der Technologieoffenheit, sagt sie, führe nicht dazu, dass es der Wirtschaft besser gehen werde. In zahlreichen Nationen werde auf andere Antriebe als Verbrennungsmotoren gesetzt - was dort auch bedeute, dass es durchaus Raum für andere Antriebstechnologien als die Batterieelektromobilität gebe.

Letztlich gehe es um die Effizienz des Einsatzes von Strom aus erneuerbaren Energien: Der Einsatz von grünem Strom in batterieelektrischen Fahrzeugen sei weitaus effizienter als die Erzeugung von grünem Wasserstoff, der dann in Benzin oder Diesel umgewandelt werde: Der Antrieb von Fahrzeugen sei mit synthetischen Kraftstoffen rund sechsmal stromintensiver als der direkte Antrieb mit Strom in einem batterieelektrischen Auto.

Die SPD-Fraktion lehne die mit dem Antrag verfolgte Rolle rückwärts ab; denn damit würde die Wirtschaft verunsichert. Und eine verunsicherte Wirtschaft werde mit Gewissheit nicht zu mehr wirtschaftlicher Stabilität führen.

Abg. **Britta Kellermann** (GRÜNE) schließt sich ihrer Vorrednerin an und bekräftigt den Wert von Planungssicherheit: Wenn versucht werde, das bereits beschlossene EU-weite Verbrenner-Aus rückgängig zu machen, verunsichere man die Industrie, helfe ihr also nicht.

Hinzu komme, dass die Abkehr vom Verbrenner-Aus die Erreichung der EU-Klimaziele gefährde, denn für die dann erforderlichen E-Fuel-Mengen würde sehr viel zusätzlicher Strom benötigt, der wohl nicht oder nicht vollständig als grüner Strom zur Verfügung stünde.

Im Übrigen bereiteten die Koalitionsfraktionen derzeit vor dem Hintergrund der Krise bei VW eine parlamentarische Initiative zur Wiedereinführung der E-Auto-Prämie vor. Dieser parlamentarische Ansatz sei weitergehend als der vorliegende Antrag. Auch deshalb sollte sich dieser Ausschuss dem Votum des Wirtschaftsausschusses anschließen.

Abg. **Alfred Dannenberg** (AfD) erklärt, die Betonung des Klimaschutzes im vorliegenden Antrag entspreche nicht der Sichtweise und politischen Schwerpunktsetzung der AfD-Fraktion. Gleichwohl trage sie einige wesentliche Aspekte des Antrags mit, zum Beispiel die Ablehnung des Verbrenner-Verbots ab 2035, die Initiativen auf der Bundesebene zur Rücknahme dieses Verbots, die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Antriebssysteme sowie die Unterstützung für Biokraftstoffe und andere alternative Kraftstoffe.

Aufgrund dieser gemischten Beurteilung werde sich die AfD-Fraktion bei der Abstimmung über diesen Antrag der Stimme enthalten.

Abg. **Dr. Frank Schmädeke** (CDU) geht auf das von den Vertreterinnen der Koalitionsfraktionen vorgebrachte Effizienzargument ein und wendet ein, an der Stelle müsse differenziert werden: In Wüsten wie denen Saudi-Arabiens könne grüner Strom für weniger als 1 Ct/kWh produziert werden. Allerdings könnten die erzeugbaren Strommengen nicht nach Mitteleuropa transportiert werden. Hingegen stehe die Infrastruktur für flüssige Energieträger - Tanker, Hafenanlagen, Tankstellennetze - zur Verfügung.

Eine Energieeffizienzdebatte führe nicht weiter, wenn dort erzeugter grüner Strom nicht nach Mitteleuropa transportiert werden könne. An der Stelle erscheine es zielführend, wenn eine Firma wie Saudi Aramco zum Beispiel synthetischen Diesel für weniger als 70 Ct/l produziere. Solche Treibstoffe könnten in einer technologieoffenen Gesellschaft *ein* Puzzleteil zur Erreichung der Klimaneutralität der Mobilität sein. Wenn sie auf dem Markt seien, könne mit den richtigen Rahmenbedingungen abgewartet werden, ob sie sich durchsetzen. Die Entwicklung dieses Ansatzes abzubremsen, obwohl andere Lösungen nicht im ausreichenden Maße zur Verfügung stünden, erscheine nicht zielführend.

Derartige synthetische Treibstoffe böten im Übrigen auch eine Lösung zum klimaneutralen Betrieb der in wenigen Jahrzehnten noch bestehenden Fahrzeugflotte mit Verbrennungsmotoren. Von daher sollte dieser Weg mit unterstützt werden.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD) argumentiert, Deutschland werde auf absehbare Zeit auf den Import grünen Stroms bzw. grüner Energieträger angewiesen sein. In diesem Zusammenhang sei nicht absehbar, dass so umfassende Kapazitäten bestünden, dass ineffiziente Technologien befördert werden könnten. Grüner Wasserstoff werde für verschiedenste Anwendungen benötigt, und er werde im größeren Umfang importiert werden müssen. Aber nur weil die Möglichkeit für den Import dieses Energieträgers oder von synthetischem Diesel bestehe, sollte nicht gefolgert werden, dass Verbrennungsmotoren eine für die Zukunft gute und weiterhin unterstützenswerte Technologie handle.

Auch wenn grüner Strom in Wüsten ausgesprochen günstig hergestellt werden könne, müssten auch die Kosten für die Energieträgererzeugung und den Transport berücksichtigt werden. Auf dem zukünftigen Markt würden die im Antrag geforderten Kraftstoffe sicherlich nicht im großen Umfang für die Pkw-Mobilität benötigt, und sie würden auch nicht benötigt, damit die heimische Wirtschaft voranschreiten könne.

Dass derzeit in China mittlerweile jeder zweite neu zugelassene Pkw einen batterieelektrischen oder plug-in-hybriden Antrieb aufweise, habe auch damit zu tun, dass dort frühzeitig über die Entwicklungsrichtung Sicherheit geherrscht habe und der Staat diesen Weg unterstützt habe. Eine Rolle rückwärts bei den Fahrzeugantrieben werde nicht dazu führen, dass die Wirtschaft hier wieder aufblühe; denn dass die hiesige Pkw-Flotte dauerhaft ganz überwiegend mit ineffizienten Antrieben ausgestattet sei, sei nicht vorstellbar.

Synthetische Kraftstoffe würden für andere Anwendungen als Pkw-Mobilität dringend benötigt - aber das habe nichts mit der Diskussion über das Verbrenner-Aus zu tun.

Abg. **Britta Kellermann** (GRÜNE) kommt auf die unter Nr. 6 des Antrags genannten Biokraftstoffe zu sprechen. Diese erforderten den Anbau zum Beispiel von Raps zur Ölproduktion, was die ohnehin schon umfangreichen Flächenkonkurrenzen im Land weiter anheizen würde. Außerdem würde der Anbau solcher Energiepflanzen wieder die - eigentlich überwundene - Tellerstatt-Tank-Diskussion anheizen.

Abg. **Dr. Frank Schmädeke** (CDU) wendet ein, dass es seiner Fraktion nicht um diese zwei oder drei Jahrzehnte zurückliegende Form von Biokraftstoffen gehe, sondern zum Beispiel um den Einsatz des Fischer-Tropsch-Verfahrens zur chemischen Synthetisierung von Kraftstoff. Herkömmliche Biokraftstoffe spielten noch eine gewisse Rolle, um hochzuskalieren. Das Ziel seien aber solche chemischen Verfahren unter Einsatz von besonders preiswertem grünen Strom.

Abg. **Verena Kämmerling** (CDU) unterstreicht, dass bei der Transformation der Wirtschaft hin zur Klimaneutralität nicht riskiert werden dürfe, dass die wichtigste industrielle Branche Deutschlands und auch Niedersachsens massiv Schaden nehme. Ein weiterer Aspekt des Verbrenner-Verbots sei faktisch die Einstellung der weiteren Forschung und Entwicklung in diesem Technologiebereich; damit würden Wissen und Fachkräfte verlorengehen.

Aus der Sicht ihrer Fraktion sollte der Wandel über die CO₂-Bepreisung gesteuert werden - einschließlich eines Umstiegs auf E-Autos. Von daher erscheine der Antrag auch im Lichte dieser Diskussion zielführend, weshalb ihre Fraktion den Antrag weiterhin unterstütze.

Abg. **Dr. Frank Schmädeke** (CDU) gibt zu bedenken, dass es auch um die Weiternutzung einer umfassenden Infrastruktur für Energieträger für Verbrennungsmotoren gehe - nur dass es sich um klimaneutrale Energieträger handle -, solange der Markt diese Energieträger nachfrage. Noch nutzbare bzw. benötigte Infrastruktur sollte nicht zerschlagen werden, weil das Verbrenner-Aus erklärt worden sei. Diese Entwicklung sollte vielmehr durch den Markt geregelt werden.

An dieser Stelle gehe es nicht um diese Infrastruktur, wendet Abg. **Christoph Willeke** (SPD) ein. Synthetische Kraftstoffe, die selbstverständlich auch transportiert und verkauft werden müssten, seien eine wichtige Alternative zum Beispiel im Flug- und Schiffsverkehr. Dieser Auffassung sei auch seine Fraktion. Hier gehe es insbesondere um die Pkw-Mobilität. Verschiedenste Prognosen besagten ebenso wie die Aussagen der Autoindustrie, dass der bereits eingeschlagene

Weg zur batterieelektrischen Pkw-Mobilität weiterhin beschritten werden sollte, denn diese sei ein Game Changer; diese Auffassung werde im Übrigen nicht nur von der deutschen Autoindustrie geteilt. Angesichts dieser klaren Aussagen auch vonseiten der Industrie werde die von den Koalitionsfraktionen formulierte Politik fortgesetzt.

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU) entgegnet, dass sich zwar VW in dieser Hinsicht äußere; Mercedes-Benz und BMW hielten sich hingegen alles offen, was den Verbrennungsmotor angehe.

Abg. **Christoph Willeke** (SPD) bezweifelt diese Aussage und verweist darauf, dass das zumindest für BMW nicht zutreffe. In einem FAZ-Artikel vom 9. Mai 2024 werde Vorstandschef Zipse so zitiert: „Beim Hochlauf der E-Mobilität fahren wir ein unverändert hohes Tempo, das kaum ein Wettbewerber mitgehen kann“. Die BMW-Strategie zugunsten der Elektromobilität sei also ungebrochen, und Ähnliches lasse sich sicherlich auch für Mercedes-Benz zeigen. Alle relevanten Hersteller, auch Luxuswagenhersteller wie Porsche, verfolgten eine E-Mobilitäts-Strategie.

Abg. Willeke geht sodann auf das Thema Smart Grid und Energiespeicherung ein; hierzu lägen die beiden Smart-Grid-Anträge der Koalitionsfraktionen und der CDU-Fraktion (in den Drucksachen 19/4578 neu bzw. 19/4570) vor, die inhaltlich keine eklatanten Unterschiede aufwiesen. Bei der Befassung mit diesem Thema zeige sich, dass das batterieelektrische Auto schnell zu einem gleichsam natürlichen Teil der - auch von der CDU-Fraktion unterstützten - Energiewende werde, weil eine Stromüberproduktion nah am Erzeugerort zumindest teilweise von den Autobatterien aufgenommen werden könne. Bekanntlich sei Strom, für den es am Markt keinen anderen Abnehmer gebe, der preiswerteste.

Auch vor diesem Hintergrund sollte der vorliegende Antrag der CDU-Fraktion abgelehnt werden.

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU) merkt an, wenn man all diese Argumente der Koalitionsfraktionen höre, staune man umso mehr, dass die E-Auto-Prämie durch die Ampelkoalition auf der Bundesebene praktisch über Nacht gestrichen worden sei. - Leider werde diese durch die Schuldenbremse dazu gezwungen, entgegnet Abg. **Thordies Hanisch** (SPD), immer wieder auch Förderprogramme einzustellen, die aus der Sicht ihrer Partei nach Möglichkeit weitergeführt werden sollten.

Abg. **Dr. Frank Schmädeke** (CDU) unterstreicht, aus dem Antrag seiner Fraktion dürfe nicht geschlossen werden, dass die batterieelektrische Mobilität nicht weiter gefördert werden solle. Es gehe ihr um die Weiternutzung oftmals moderner Technologien; sie sollten nicht quasi auf dem Schrotthaufen entwertet werden. Das wäre auch volkswirtschaftlich schädlich.

Die weitere Entwicklung sollte dem Markt überlassen werden. Dabei sei es durchaus möglich, dass Strom und auch batterieelektrische Autos preiswerter würden, und dann werde der Markt die weitere Entwicklung regeln. Die CDU-Fraktion setze auf den Markt und nicht auf Verbote.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD) betont, das Aus für Verbrennungsmotoren betreffe die Masse des Pkw-Verkehrs und auch noch Teile des Nutzfahrzeugsektors. In diesem Bereich werde sich die batterieelektrische Mobilität durchsetzen; denn in absehbarer Zeit würden die kilometerbezogenen Kosten für batterieelektrische Pkw mit Sicherheit deutlich niedriger sein als die eines konventionellen Pkw, der mit einem synthetischen Kraftstoff angetrieben werde; denn es gehe nicht nur um die Kosten für die Herstellung, sondern auch um die für Transport und Vertrieb sowie um Steuern und die CO₂-Abgabe. Außerdem gehe es um Klarheit für die Wirtschaft, auch was

die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung angehe, die Abg. Frau Kämmerling angesprochen habe; denn diese für eine Übergangstechnologie voll aufrechtzuerhalten, wenn das Ziel bereits klar sei, erscheine ihr, Frau Hanisch, nicht sinnvoll. Was dieses Ziel angehe, seien sich viele Länder und Märkte dieser Welt im Übrigen einig. Sich auf dieses Ziel zu konzentrieren, sei wirtschaftlich sinnvoll und werde auch zu preislich wie technisch attraktiveren E-Autos führen, die folglich auch konkurrenzfähig seien.

In Deutschland sei die E-Mobilität lange infrage gestellt worden, was auch dazu geführt habe, dass man sich hier nicht umfassend genug mit der Erforschung und Entwicklung von Speichertechnologien befasst habe. Das habe zu einem Vorsprung anderer Staaten geführt.

Würde man jetzt nochmals auf Alternativen zur batterieelektrischen Mobilität setzen, würde man hier auf diese Weise mit Gewissheit nicht einen Markt etablieren, sondern am Ende nur einen unfreiwilligen Beitrag dafür leisten, dass importierte E-Autos auf dem heimischen Markt attraktiver seien als die hier hergestellten. Die SPD-Fraktion stelle sich entschieden gegen eine solche Entwicklung.

Beschluss

Der **Ausschuss** schließt sich dem Votum des federführenden Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung an, dem Landtag die Ablehnung des Antrags zu empfehlen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU

Enthaltung: AfD

Tagesordnungspunkt 4:

Verschiedenes

Vorbereitung parlamentarischer Informationsreisen

Vors. Abg. **Marie Kollenrott** (GRÜNE) bittet die Fraktionen, der Landtagsverwaltung bis zum 26. September 2024 eine Rückmeldung zum Reiseternin für die für Anfang 2025 geplante Informationsreise nach Brüssel zukommen zu lassen. Nach Auskunft der dortigen Landesvertretung biete sich dafür insbesondere der Zeitraum vom 17. bis zum 19. Februar 2025 an; möglich sei ein Besuch auch in den Zeiträumen vom 3. bis zum 5. Februar oder vom 13. bis zum 15. Januar 2025. In diesen Wochen befänden sich die Europaabgeordneten in Brüssel. Thematisch könne zum einen an die Reise im Februar 2024 angeschlossen werden, zum anderen biete es sich an, sich mit Arbeitsschwerpunkten der neuen Europäischen Kommission zu befassen. - Der **Ausschuss** bittet die Landtagsverwaltung, hierzu die Genehmigung durch die Präsidentin einzuholen, sobald zu Terminen und Themen Einvernehmen bestehe.

Ferner setzt der Ausschuss die Planung einer parlamentarischen Informationsreise nach Portugal fort.

Vors. Abg. **Marie Kollenrott** (GRÜNE) bittet die Fraktionen, bis zu der für den 30. September 2024 vorgesehenen Sitzung Themenvorschläge für die Informationsreise nach Brüssel sowie ergänzende bzw. konkretisierende Themenvorschläge für die Informationsreise nach Portugal vorzulegen.
