

N i e d e r s c h r i f t
über die 50. - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen
und Digitalisierung
am 9. August 2024
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes**
Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/4577](#)
Beginn der Beratung..... 5
Verfahrensfragen..... 5
2. **Initiative des Landes zur Magnetschwebbahn und zu entsprechender technologischer Forschung und Industriensiedlung**
Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/4573](#)
Beginn der Beratung..... 6
Verfahrensfragen..... 6
3. a) **Zukunftssicherung und Innovation: Für eine starke Automobilindustrie in unserem Land!**
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/2460](#)
b) **Technologieoffen in die Zukunft - es braucht das Aus vom Verbrenner-Aus!**
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3644](#)

c) Transformation unterstützen, Innovation fördern - Niedersachsens Automobilindustrie zukunftsfähig aufstellen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen -
[Drs. 19/4265](#)

Unterrichtung durch die Landesregierung zu c 7

Aussprache zu c 13

4. Die Errichtung von Floating-Photovoltaikanlagen einfacher und wirtschaftlicher gestalten

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3546](#)

Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39
 Abs. 2 Satz 3 GO LT 25

5. Unterrichtung in der 35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung am 18. April 2024 durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies zum aktuellen Sachstand zur Aufhebung des Verkehrsvertrages der Metronom Eisenbahngesellschaft

Beschlussfassung gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT bezüglich der Vertraulichkeit der von der Landesregierung mit Schreiben vom 27. Juni 2024 vorgelegten schriftlichen Unterrichtung..... 27

6. Unterrichtung in der 49. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung am 26. Juli 2024 durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies und Herrn Finanzminister Gerald Heere

Beschlussfassung gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT bezüglich der Vertraulichkeit der von der Landesregierung heute vorgelegten schriftlichen Beantwortung offener Fragen aus der Unterrichtung vom 26. Juli 2024 28

7. Terminangelegenheiten

Auswärtige Sitzung am 20. September 2024 bei der Salzgitter AG 29

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Stefan Klein (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (während TOP 1 vertreten durch Abg. Dörte Liebetruth) (SPD)
3. Abg. Constantin Grosch (i. V. d. Abg. Christoph Bratmann) (SPD)
4. Abg. Oliver Ebken (SPD)
5. Abg. Frank Henning (SPD)
6. Abg. Sabine Tippelt (SPD)
7. Abg. Uwe Dorendorf (CDU)
8. Abg. Martina Machulla (i. V. d. Abg. Christian Frölich) (CDU)
9. Abg. Reinhold Hilbers (CDU)
10. Abg. Marcel Scharrelmann (CDU)
11. Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
12. Abg. Heiko Sachtleben (GRÜNE)
13. Abg. Omid Najafi (AfD)

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Ministerialrat Dr. Müller-Rüster.

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.30 Uhr bis 12.03 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:*Billigung von Niederschriften*

Der **Ausschuss** billigt die Niederschriften über die 36., 46., 47., 48. und 49. Sitzung.

Auf Vorschlag von Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) beschließt der **Ausschuss** einvernehmlich, die Tagesordnung um den folgenden neuen Punkt 6 zu ergänzen:

Unterrichtung in der 49. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung am 26. Juli 2024 durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies und Herrn Finanzminister Gerald Heere

Beschlussfassung gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT bezüglich der Vertraulichkeit der von der Landesregierung heute vorgelegten schriftlichen Beantwortung offener Fragen aus der Unterrichtung vom 26. Juli 2024

Tagesordnungspunkt 1:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/4577](#)

erste Beratung: 42. Plenarsitzung am 17.06.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend: AfRuV;

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

Beginn der Beratung

Abg. **Dr. Dörte Liebetruth** (SPD) berichtet, die Koalitionsfraktionen hätten nach der Einbringung ihrer Gesetzesinitiative von vielen Seiten sehr wohlwollende Reaktionen insbesondere in punkto Organisationspauschale für Bürgerbusse erhalten.

Verfahrensfragen

Ungeachtet dessen, fährt Abg. Dr. Liebetruth fort, legten die Koalitionsfraktionen Wert auf die Durchführung einer mündlichen Anhörung und schlugen hierfür die Sitzung am 13. September 2024 vor. Die beiden großen Fraktionen sollten bis Ende der nächsten Kalenderwoche jeweils drei, die beiden kleinen Fraktionen jeweils einen Anzuhörenden benennen können.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) stimmt dem Verfahrensvorschlag zu.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) empfiehlt, die Möglichkeit zur Benennung von Anzuhörenden bis zum 14. August 2024 zu befristen, weil die Landtagsverwaltung dann noch bis zum 16. August 2024 die Einladungen an die Anzuhörenden versenden könne.

Da es sich nach jetzigem Stand bei der Sitzung am 13. September 2024 um die letzte vor dem September-Plenum handelt, regt der Vorsitzende an, sich mit Blick auf die Behandlung von Anträgen, die noch das Plenum erreichen sollten, auf eine ganztägige Sitzung zu verständigen.

Der **Ausschuss** beschließt einvernehmlich, am 13. September 2024 eine ganztägige Sitzung durchzuführen, in der zu [Drs. 19/4577](#) eine mündliche Anhörung nach dem Verteilerschlüssel 3/3/1/1 durchgeführt wird. Die Fraktionen sind gebeten, die Anzuhörenden gegenüber der Landtagsverwaltung bis zum 14. August 2024 zu benennen.

Tagesordnungspunkt 2:

Initiative des Landes zur Magnetschwebbahn und zu entsprechender technologischer Forschung und Industrieansiedlung

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/4573](#)

erste Beratung: 44. Plenarsitzung am 19.06.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF

Beginn der Beratung mit Klärung von Verfahrensfragen

Abg. **Omid Najafi** (AfD) beantragt eine schriftliche Unterrichtung der Landesregierung, in der insbesondere dazu Auskunft gegeben werden soll, ob die Landesregierung die im Jahre 2011 beschlossenen Pläne zum Rückbau der Teststrecke weiterhin verfolgt, ob die Umstellung der Teststrecke auf ein Hyperloop-Konzept möglich ist und ob die abseits der Teststrecke existierenden Forschungseinrichtungen weiterbestehen sollen und die Forschungsarbeit zu Aspekten der Batterieladetechnik fortgesetzt werden soll.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) befürwortet eine schriftliche Unterrichtung. Er bittet darum, bei der Erarbeitung der Unterrichtung den Landkreis Emsland dazu zu befragen, welche Pläne er zur weiteren Nutzung des Teststreckengeländes verfolgt.

Der **Ausschuss** beschließt einvernehmlich, die Landesregierung um eine schriftliche Unterrichtung zu bitten.

Tagesordnungspunkt 3:

a) Zukunftssicherung und Innovation: Für eine starke Automobilindustrie in unserem Land!

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/2460](#)

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

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

c) Transformation unterstützen, Innovation fördern - Niedersachsens Automobilindustrie zukunftsfähig aufstellen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/4265](#)

Zu a) erste Beratung: 22. Plenarsitzung am 11.10.2023

federführend: AfWVBuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF

Zu b) erste Beratung: 36. Plenarsitzung am 15.03.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend: AfUEuK

Zu c) erste Beratung: 40. Plenarsitzung am 16.05.2024

AfWVBuD

Unterrichtung durch die Landesregierung zu c

MR **Marxen** (MW): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Gerne komme ich Ihrer Bitte nach, Sie mit Blick auf den vorliegenden Entschließungsantrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „Transformation unterstützen, Innovation fördern - Niedersachsens Automobilindustrie zukunftsfähig aufstellen“ zu unterrichten. Schließlich ist die Automobilindustrie nach wie vor mit rund 340 000 Beschäftigten die bedeutendste Wirtschaftsbranche in Niedersachsen.

Der Ausschuss wurde schon einmal, im August 2023, zum Thema „Transformationsprozess der Automobilindustrie“ unterrichtet.

Als Treiber für die erforderliche Transformation gilt weiterhin der Klimawandel, der die Anforderungen an die Mobilität und die Industrie verändert. Neue energie- und klimapolitische Rahmensetzungen stellen somit wesentliche Parameter bisheriger Geschäftsmodelle bei Autoproduzenten und Zulieferern grundsätzlich infrage.

Wie in der letzten Unterrichtung in Aussicht gestellt, konnten folgende Maßnahmen der Landesregierung auch 2024 fortgesetzt werden:

Mit der Begleitung der niedersächsischen Unternehmen beim aktuellen Wandel der Automobil- und Zulieferindustrie durch die „Automotive-Agentur“ konnte Anfang des Jahres Niedersachsen.next beauftragt werden. Infolge der verringerten Haushaltsmittel musste der Umfang in

2024 und für 2025 etwas reduziert werden. Öffentlichkeitswirksam haben bereits zwei Treffen der Automobil-Netzwerke und eine Veranstaltung des Online-Formats „#Digital120“ zum Thema Kunststoffrecycling stattgefunden.

Ebenso gab es Aktivitäten im Rahmen der diesjährigen HannoverMesse.

Bereits geplant ist eine Teilnahme an der diesjährigen Internationalen Zuliefererbörse IZB in Wolfsburg und dem dortigen Gemeinschaftsstand des Landes einschließlich eines Treffens auch mit Automobilnetzwerken anderer Bundesländer.

Weiterhin findet Anfang Dezember in Braunschweig der diesjährige Mobility Startup Day statt.

Bereits in der übernächsten Woche, am 22. August 2024, findet das diesjährige Jahresnetzwerk-treffen statt, das sich dem Thema "Automobilproduktion von morgen: kreislaforientiert und digital" widmet.

Auch die Richtlinie für die einzelbetriebliche Beratungsförderung für Kfz-Zulieferer konnte bis 31. Dezember 2024 verlängert werden. Soweit auch für 2025 Haushaltsmittel bereitgestellt werden, ist eine Neuauflage in 2025 geplant.

Weiterhin werden von der NBank Capital auch Fondsbeteiligungen "NTransformation Kfz-Zulieferer" angeboten.

Bei einigen in der letzten Unterrichtung dargestellten Rahmenbedingungen ist der Druck auf die Branche größer geworden.

Inzwischen sind die EU-Vorgaben zu Euro 7 in Kraft getreten. Dabei sind einige der Vorschriften nicht so verschärft worden, wie es zunächst erwartet worden war. Der VDA sieht den Zeitplan zwar als ambitioniert an, weil er den Herstellern große Anstrengungen abverlangt. Der Beschluss gibt den Unternehmen aber auch die notwendige Planungssicherheit für die Umsetzung der neuen Vorgaben.

Insbesondere der sich verschärfende internationale Wettbewerb fordert gerade auch die Unternehmen des automobilen Mittelstandes derzeit stark. Ursache dürfte die weiterhin niedrige Fahrzeugproduktion sein. 2023 hatte sich die Pkw-Produktion in Deutschland gegenüber 2022 erholt. Sie stieg auf 4,1 Millionen Einheiten. Damit lag die Pkw-Produktion in Deutschland aber immer noch rund 13 % unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Seinerzeit wurden 4,7 Millionen Pkw produziert.

Für 2024 sehen die bisherigen Ergebnisse leider wieder schlechter aus. Von Januar bis einschließlich Mai dieses Jahres wurden in Deutschland gut 1,7 Millionen Pkw hergestellt; das ist ein Rückgang von 6 %.

Im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 lag die Produktion nach fünf Monaten des aktuellen Jahres um 18 % unter dem damaligen Wert.

Vor dem Hintergrund einer ohnehin bestehenden Exportschwäche könnten potenzielle Gegenmaßnahmen der chinesischen Regierung auf die vorläufigen EU-Strafzölle auf chinesische Autos weitere negative Auswirkungen auf die Pkw-Produktion in Deutschland und Europa haben. Davor warnte Anfang Juli der VDA mit Blick darauf, dass China der größte Automarkt der Welt ist

und im Jahr 2023 für Autos aus Deutschland der drittgrößte Exportmarkt war - nach den USA und dem Vereinigten Königreich.

Auch der stockende Hochlauf der E-Mobilität in Deutschland, der sicherlich auch auf die weggefallenen Förderungen von E-Autos sowohl im gewerblichen wie auch im privaten Bereich zurückzuführen ist, verschärft die Lage der Branche. Seit Jahresanfang geht der Absatz von Elektroautos in Deutschland, der im vergangenen Jahr spürbar gestiegen war, wieder zurück. Laut einer Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes von Anfang Juni lag die Zahl der neu zugelassenen Autos mit reinem Batterieantrieb im Mai 2024 gut 30 % unter der des Vorjahres

Außerdem wurden 2023 deutlich mehr E-Autos aus chinesischer Produktion nach Deutschland eingeführt als noch im Jahr davor. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verdreifachte sich die Zahl auf ca. 130 000. Um die Nachfrage nach E-Autos wieder anzukurbeln, hat das Bundeskabinett im Juli 2024 im Rahmen seines Beschlusses zum Haushalt 2025 für Unternehmen rückwirkend zum 1. Juli 2024 eine Sonderabschreibung für neu zugelassene vollelektrische und vergleichbare Nullemissionsfahrzeuge beschlossen. Außerdem wurde eine Erhöhung des Deckels für den Bruttolistenpreis von 70 000 Euro auf 95 000 Euro bei der Dienstwagenbesteuerung für E-Fahrzeuge beschlossen. Der Bundestag wird erst im November über den Haushalt 2025 abstimmen.

Während in Deutschland der Elektroautomarkt zurückgeht, wächst er gemäß einer Handelsblatt-Analyse allerdings in Europa insgesamt schneller als der gesamte Automarkt. Innerhalb von Europa zeigt sich demnach ein uneinheitliches Bild der Verkaufsentwicklung von Elektroautos.

Nach einer aktuellen Studie wird für das Jahr 2030 mit einem Gesamtbestand von ca. 17 Millionen E-Pkw gerechnet.

Bei vielen Kaufinteressenten scheint ein subjektives Empfinden über die Leistungsfähigkeit von E-Autos sowie das bereits vorhandene Ladenetz zu existieren. Man spricht von der Reichweitenangst. Die aktuell vorhandene Ladeinfrastruktur erscheint vielen, die vor einer Kaufentscheidung stehen, noch nicht ausreichend, um ein E-Auto zu kaufen.

Um hier Abhilfe zu schaffen, hat der Bund das sogenannte Deutschlandnetz initiiert, in das er insgesamt 2,2 Milliarden Euro investiert. Mit dem Deutschlandnetz soll ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Schnellladernetz in ganz Deutschland entstehen. Die mehr als 1 000 Standorte mit rund 9 000 Schnellladepunkten schließen noch verbliebene „weiße Flecken“ auf der Ladelandkarte. Ziel ist es, dass der nächste Schnellladepunkt überall in Deutschland in wenigen Minuten zu erreichen ist.

Auch die aktuell gestiegenen Ladestrompreise lenken Kaufentscheidungen in eine Richtung, die nicht zu den angestrebten Klimaschutzziele im Verkehrssektor passen.

Im Straßengüterverkehr setzen Fahrzeughersteller und Logistikdienstleister zunehmend auf Elektromobilität. Im Segment der schweren Lkw werden neben rein batterieelektrischen Antrieben auch wasserstoff/brennstoffzell-elektrische Antriebe entwickelt.

Für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr erscheinen batterieelektrische Antriebe sehr gut geeignet. Der Hochlauf von Tankstellen- und Schnellladeinfrastruktur ist daher zentraler Fokus des

Bundes, beispielsweise bei der Umsetzung des Deutschlandnetzes oder der Tankstellenversorgungsaufgabe in der Novellierung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes.

Weiterhin ist mittlerweile die Diskussion rund um den Automobilssektor nicht mehr nur auf industrie- und arbeitsmarktpolitische Aspekte beschränkt. Vielmehr wird heute die Mobilität insgesamt in den Blick genommen, insbesondere in einem Flächenland wie Niedersachsen.

Es bedarf nicht nur Fahrzeugen, die qualitativ den Ansprüchen genügen, sondern auch einer langfristigen Strategie für den Personen- und Güterverkehr, die auf Nachhaltigkeit und Klimaneutralität ausgerichtet ist und gleichermaßen den Individualverkehr wie auch den Massentransport erfasst. Um das zu erreichen, muss Mobilität ganzheitlich gedacht werden.

Die Expertenanhörung vom 12. Januar 2024 hier im Ausschuss bestätigte aus Sicht der Landesregierung, dass nur ein ganzheitlicher und nachhaltiger Ansatz zu einer zukunftsfähigen Mobilität führt.

Die Landesregierung vertritt die Position, dass die Transformation zu batterieelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zügig erfolgen sollte. Grund hierfür ist, dass viele europäische Automobilhersteller und Zulieferer aktuell bereits hohe Investitionen in batterieelektrische Antriebe getätigt haben. Die Unternehmen brauchen Planungssicherheit, damit sich ihre Investitionen amortisieren und neue Geschäftsmodelle etabliert werden können.

Auch Verbraucher benötigen stabile Rahmenbedingungen für ihre Kaufentscheidungen von Fahrzeugen. Ein häufiger oder sprunghafter Wechsel der Regulierung würde die aktuelle Kaufzurückhaltung der Verbraucher noch verstärken.

Alternative Kraftstoffe, wie z. B. E-Fuels, werden in der aktuellen Phase der Transformation der Automobilindustrie für die Bestandsflotte von Pkw mit Verbrennungsmotor benötigt, damit auch diese einen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen liefern.

eine Nutzung von E-Fuels für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge über das Jahr 2035 hinaus hält die Landesregierung für nicht sinnvoll, da es bei der Herstellung von E-Fuels zu hohen Energieverlusten kommt. Eine direkte Elektrifizierung ist bezogen auf die Stromnutzung bis zu fünfmal effizienter.

Die Landesregierung spricht sich insbesondere wegen dieses deutlich schlechteren Wirkungsgrades von E-Fuels gegenüber der Nutzung des grünen Stroms in batterieelektrischen Fahrzeugen gegen die Verwendung von E-Fuels in Neufahrzeugen ab 2035 aus.

Neben dem Einsatz von E-Fuels in der Bestandsflotte gibt es weitere Anwendungsbereiche, in denen E-Fuels-betriebene Verbrennungsantriebe geeigneter für den Einsatz sind als batterie- oder wasserstoff/brennstoffzell-elektrische Antriebe. Daher betrachtet die Landesregierung die Kraftstoffe anwendungsbezogen. So sind z. B. biogene Kraftstoffe wie HVO 100 oder E-Fuels wichtig, z. B. im Flug- und Schiffsverkehr, im schweren Straßengüterverkehr sowie in der Land- und Forstwirtschaft ebenso wie beim Einsatz von Baumaschinen. In diesen Anwendungsfeldern sind Strom und Wasserstoff nicht bzw. aktuell noch nicht als Kraftstoff geeignet.

Auch die Volkswagen AG spürt die Kaufzurückhaltung und muss darauf reagieren. Im Frühjahr 2024 wurden daher im Rahmen ihres Sparprogramms die Altersteilzeit ausgeweitet und zusätzlich gezielt Abfindungen angeboten.

Hinsichtlich der Strategie des Konzerns ist der Schwerpunkt der Investitionen weiterhin auf E-Mobilität ausgerichtet, weil hier die Zukunft der Mobilität gesehen wird. Zeitgleich setzt VW in der Phase der Transformation auf ein flexibles Angebot, um so den unterschiedlichen weltweiten Marktanforderungen gerecht zu werden.

In der aktuellen Investitionsplanung sind von 180 Milliarden Euro ca. 120 Milliarden Euro für die Elektrifizierung und Digitalisierung vorgesehen. Die verbleibenden 60 Milliarden Euro sollen für die Weiterentwicklung von Verbrennungsmotoren bzw. deren weitere Produktion eingesetzt werden.

Dass Volkswagen auch und gerade in den für das Unternehmen wichtigen Märkten in Nordamerika und China an den Erfolg von E-Fahrzeugen glaubt, belegen die im April bekanntgegebenen zusätzlichen Investitionen in China sowie die Ende Juni bekanntgegebene Gründung eines gemeinsamen Joint Venture Unternehmens mit dem US-amerikanischen E-Autohersteller Rivian.

Der Entschließungsantrag der regierungstragenden Fraktionen, [Drs. 19/4265](#), folgt einem ganzheitlichen Ansatz für Mobilität, der aus Sicht der Landesregierung zielführend ist.

Das Land wird in einer langfristigen Strategie zur Mobilitätswende unter dem Titel „Mobilitätskonzept 2040“ die Handlungsansätze für einen zukunftsfähigen Personen- und Güterverkehr in Niedersachsen bündeln. Das Mobilitätskonzept 2040 wird Antworten darauf geben, mit welchen Schwerpunkten das Land Niedersachsen einen nachhaltigen Personen- und Güterverkehr erreichen kann. Die Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes 2040 ist für Mitte 2025 geplant.

Das Fraunhofer ISI hat bei der Batteriezellproduktion bis zum Jahr 2030 etwa eine Vervierfachung der aktuellen Kapazitäten in Europa berechnet. Vor dem Hintergrund dieser bereits geplanten Kapazitätsausweisung dürfte es in Anbetracht des stockenden Hochlaufs der E-Mobilität aktuell schwieriger werden, neue Ansiedlungen anzubahnen oder gar zu realisieren. So wurde Anfang Juni bekannt, dass die Automotive Cells Company SE ihre Planungen zu den Werken in Kaiserslautern und im italienischen Termoli auf Eis legt. Auch der chinesische Zellproduzent SVolt hat seine Pläne in Deutschland revidiert. Der Bau einer geplanten zweiten Zellfabrik in der Lausitz sei abgesagt, und auch an dem seit dem Jahr 2020 feststehenden Standort im Saarland ist, soweit bekannt, bisher nichts passiert.

Niedersachsen bekommt allerdings mit „SalzGiga“ in Salzgitter die erste eigene Batteriefabrik des Volkswagen-Konzerns. 2025 soll die Produktion der sogenannten Einheitszelle beginnen, die in 80 % der E-Fahrzeuge des VW-Konzerns eingesetzt werden soll. Diese Investitionsentscheidung hat vermutlich bereits einige der Ansiedlungsanfragen, insbesondere aus dem Bereich Batterierecycling, ausgelöst, die die Landesregierung begleitet.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften unterstützt die Landesregierung die von den Sozialpartnern IG Metall und NiedersachsenMetall sowie der Demografieagentur gegründete Transformationsagentur Niedersachsen GmbH finanziell. Nach der Anschubfinanzierung in den Jahren 2022 und 2023 konnte für 2024 eine weitere institutionelle Förderung ermöglicht werden.

Für eine klimaneutrale Elektromobilität ist Strom aus erneuerbaren Energien nötig. Hierfür müssen die Stromnetze entsprechend erweitert und verstärkt werden, insbesondere auf der Ebene der Verteilnetze. Die Landesregierung hat diese Herausforderung früh erkannt und daher im Rahmen der Task Force Energiewende einen Monitoringprozess für den weiteren Verteilnetzausbau etabliert, der insbesondere auch die künftigen Bedarfe der Elektromobilität identifiziert und in die Netzentwicklungsplanungen einfließen lässt.

Dem Ausbau und der Weiterentwicklung des ÖPNV kommt in Niedersachsen bei der Mobilitätswende eine entscheidende Bedeutung zu. Langfristiges Ziel muss der autonome, also fahrerlose Regelbetrieb sein. Damit können unter anderem auch dem Fachkräftemangel entgegengewirkt, Personalkosten eingespart und ein nachhaltiger Fahrbetrieb ermöglicht werden. Das gleiche Ziel gilt für den Güterverkehr auf der Straße und auf der Schiene. Die Technologie ist jedoch noch nicht marktreif. Es gibt derzeit noch keine zugelassenen Fahrzeuge am Markt für einen Level-4-Regelbetrieb.

Die Initiierung von Pilotprojekten ist daher ein wichtiges Instrument, um dem Ziel des autonomen Regelbetriebes näherzukommen.

Ein wichtiger Punkt sind der Wissenstransfer und die zielgerichtete Erforschung offener Fragestellungen. Um nicht unnötig Zeit und Finanzmittel einzusetzen, setzt sich Niedersachsen dafür ein, die Testfeldaktivitäten und erzielten Erkenntnisse aus öffentlich geförderten Projekten in Deutschland zur autonomen Mobilität an einer zentralen Stelle, im Idealfall beim Bund, zu bündeln und zu koordinieren.

In diesem Zusammenhang kann Niedersachsen selbstverständlich auch einen geeigneten Standort für ein zentrales Technologie- und Innovationszentrum für autonomes fahren anbieten. Grundlegende Voraussetzung für die Einrichtung eines Zentrums ist allerdings eine gesicherte Finanzierung auch durch den Bund, die aber nach bisherigem Kenntnisstand nicht gegeben ist.

Die Fachkräftestrategie des Landes 2022 bis 2027 mit dem ressort- und branchenübergreifenden Handlungsplan für Wirtschaft und Arbeitsmarkt nimmt die großen Herausforderungen - Transformation, Dekarbonisierung und demografischer Wandel - auf. Auch wenn die Fachkräftestrategie keine Brancheninitiative speziell für die Automobilindustrie ist, zahlen verschiedene Aktivitäten auch auf die Automobilbranche ein. So haben am 21. Februar 2024 die drei Cluster „Niedersachsen.next/Automotive Agentur“, „Niedersachsen Aviation“ und das „Maritime Cluster Norddeutschland e. V.“ den Cross-Over-Branchendialog Mobilität - Fach- und Nachwuchskräfte durchgeführt. Bei dieser Veranstaltung, die bei MTU in Hannover stattfand, konnten sich die unterschiedlichen Mobilitätsträger zum Thema Fach- und Nachwuchskräfte austauschen.

Das Thema der Fachkräftesicherung wird für die kommenden Jahre weiterhin sehr prägend sein.

Die Landesregierung hat bereits entscheidende Schritte unternommen, um die Batterieforschung in Niedersachsen zu stärken und laufende sowie zukünftige Projekte zu unterstützen. Dazu gehören die Bündelung und der Aufbau niedersächsischer Forschungsaktivitäten. Zu nennen ist beispielsweise die Investition des Landes Niedersachsen in Höhe von etwa 23 Millionen Euro in den Aufbau des Fraunhofer Projektzentrums für Energiespeicher und Systeme am Braunschweiger Forschungsflughafen.

Zusätzlich wurde die Förderung für den Forschungsbau „Center for Circular Production of Next Batteries and Fuel Cells“ durch die Gemeinsame Wissenschaftskonferenz von Bund und Ländern bewilligt. Hierbei wurde ein Finanzvolumen von rund 53 Millionen Euro bereitgestellt, das hälftig von Bund und Land getragen wird.

Die Landesregierung unterstützt nachhaltig den Auf- und Ausbau der Forschung zu weiteren CO₂-neutralen Antriebstechnologien, z. B. durch die Förderung des Exzellenzclusters SEA.

Mit Blick auf die enormen Kosten, die durch den Wandel der Automobilindustrie zu erwarten sind, könnte ein spezifischer Fonds, wie in dem Entschließungsantrag gefordert wird, hilfreich sein. Die auf Bundesebene erfolgten Kürzungen bei der Förderung, z. B. beim Umweltbonus oder bei der Batterieforschung des Bundes, verlangsamten die Transformation. Dem würde ein bundesweiter Transformationsfonds entgegenwirken.

Die Landesregierung erwartet, dass die Bundesregierung Rahmenbedingungen entwickelt, damit die im Klimaschutzgesetz des Bundes vorgesehene Reduzierung der Treibhausgase im Verkehrssektor bis 2030 erreicht wird. Dazu gehört nach Auffassung der Landesregierung, dass der Bund weitere bedarfsgerechte Förderprogramme hierfür initiiert. Gleichzeitig bedarf es aber auch regulatorischer Anpassungen, um den Aufbau der Ladeinfrastruktur zu erleichtern. Das Land setzt sich gegenüber dem Bund dafür ein, dass entsprechende Regelungen in die Musterbauordnung übernommen werden. Der Bund hat unter anderem bereits in seinem Masterplan Ladeinfrastruktur II entsprechende Maßnahmen identifiziert und setzt diese derzeit sukzessive um.

Bereits im aktuellen Koalitionsvertrag haben sich die regierungstragenden Parteien darauf verständigt, gemeinsam mit dem Bund und anderen Ländern eine Diskussion über eine investitionsfreundliche Reform der Schuldenbremse im Grundgesetz anzustoßen. Dabei sollen auch den Ländern Kreditspielräume ermöglicht werden. Aus Sicht der Landesregierung hat sich seitdem weiter bestätigt, dass ein erheblicher Bedarf an Investitionen zu bewältigen ist. Insofern gilt es, den gestarteten Diskussionsprozess hin zu einer investitionsstärkenden Reform der Schuldenbremse aktiv fortzusetzen.

Die Landesregierung hat auch großes Interesse an bundesweit einheitlichen Regelungen beim autonomen Fahren. So haben beispielsweise der Bund, die KBA sowie die Länder in einer Arbeitsgruppe, an der auch Niedersachsen beteiligt ist, gemeinsam spezifische Anforderungsprofile zur Orientierung in einem Handlungsleitfaden erarbeitet, um eine bestmögliche Einheitlichkeit bei der Auslegung der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen zu erreichen. Diese Arbeitsgruppe wird den kontinuierlichen Entwicklungsprozess der Genehmigungsverfahren und absehbare Fortschritte beim autonomen Fahren weiter eng begleiten und im Falle von notwendigem Anpassungsbedarf auch rechtliche Möglichkeiten in den zuständigen Gremien anregen.

Aussprache zu c

Abg. **Omid Najafi** (AfD): Die erste Frage betrifft die Investition des VW-Konzerns in Höhe von 180 Milliarden Euro bis 2027 bzw. 2028. Haben Sie Kenntnis darüber, wie hoch der Anteil ist, der in Deutschland respektive in Niedersachsen investiert werden soll? VW hält sich mit Informati-

onen dazu ziemlich bedeckt. Es gibt Lobeshymnen für China, Indien, Südamerika und Nordamerika. Meiner Meinung nach wird beispielsweise bei der Vorstellung von Quartalszahlen Deutschland zu wenig erwähnt.

Meine zweite Frage zielt darauf, ob Sie Kenntnis darüber haben, in welchem Verhältnis in Deutschland bzw. Niedersachsen aktuell die Anzahl von E-Autos zur Anzahl von Ladesäulen ist. Im vergangenen Jahr kamen auf eine Ladesäule 23 E-Autos, im Jahre 2022 kamen auf eine Ladesäule 22 E-Autos, im Jahre 2021 kamen auf eine Ladesäule 17 E-Autos. Das EU-Ziel liegt bei 10 E-Autos pro Ladesäule. Hat sich das Verhältnis von Ladesäulen zu E-Autos im ersten Halbjahr 2024 verbessert oder verringert?

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Nach der Unterrichtung sind ein paar meiner Fragen unbeantwortet geblieben. Sie sprachen viel von Runden Tischen und Treffen, Netzwerkaktivitäten und Ähnlichem. Welche konkreten Ziele verfolgt die Landesregierung? Gibt es strategische Ansätze, die Automobil- und die Zuliefererbranche in unserem Land noch weiter zu stärken, z. B. durch die Erhöhung von Forschungskapazitäten beim Thema „Recycling/Stoffkreisläufen“ oder beim Thema „Einsatz neuer Materialien/ Leichtbaukompetenz“? Bei Ihren Ausführungen zum Thema „Recyclingnetzwerk“ sind diese Aspekte etwas angeklungen. Ungeachtet dessen frage ich Sie: Welche konkreten Unterstützungsmaßnahmen unternimmt die Landesregierung?

Sie haben gesagt, dass Sie im Bereich des autonomen Fahrens in Abstimmung mit dem Bund sind. Sie haben davon gesprochen, dass das Ziel bundeseinheitliche Regelungen seien. Gibt es Aktivitäten mit dem Ziel, den gesetzlichen Rahmen zu verändern und das Thema „Testfeld“ anzupacken?

Sie sprachen davon, dass VW für leichte Nutzfahrzeuge die Batterieelektrizität plant. Mir geht es insbesondere um schwere Nutzfahrzeuge, also die klassischen 40-Tonner, über die VW in Bezug auf die Marken MAN und Scania meines Wissens bisher immer gesagt hat, dass auch sie perspektivisch batterieelektrisch betrieben werden sollen. Im Hinblick auf Ihre Aussage, dass insbesondere im schweren Nutzfahrzeugbereich und bei den Baumaschinen Wasserstoff und Elektromobilität aktuell nicht zum Einsatz kommen sollen, sondern stattdessen auf synthetische Kraftstoffe, HVO und Ähnliches, zurückgegriffen werden soll, frage ich Sie: Bemüht sich die Landesregierung, an diesem Themenfeld zu arbeiten?

MR **Marxen** (MW): Einige der Fragen betreffen nicht meine originäre Zuständigkeit, weshalb ich fachliche Verstärkung mitgebracht habe; auch das MWK ist angesprochen.

Gestatten Sie mir, zuerst die Frage von Herrn Najafi hinsichtlich der 180 Milliarden Euro zu beantworten, die Volkswagen investieren möchte. Eine detaillierte Kenntnis darüber, welche dieser Summen an deutschen Standorten investiert werden, liegt der Landesregierung zumindest aus den öffentlich zugänglichen Unterlagen nicht vor. Insoweit kann ich diese Frage nicht detailliert beantworten. Falls das gewünscht wird, müssen wir versuchen, bei Volkswagen nachzufragen. Erfahrungsgemäß aber sind diese Investitionssummen teilweise nicht länder- und staaten-scharf zuzuordnen. Manches, was an Standorten passiert, hat Auswirkungen auf andere Standorte. Vor dem Hintergrund bezweifle ich, ob eine Antwort auf Ihre Frage in Bezug auf die Größenordnung, die nur ein grobes Bild erzeugen würde, sehr aufschlussreich wäre.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Herr Najafi, möchten Sie, dass die Landesregierung sich bei VW um die Beantwortung Ihrer Frage bemüht?

Abg. **Omid Najafi** (AfD): Ja.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Herr Marxen, bitte versuchen Sie, hierzu Informationen zu beschaffen.

MR **Marxen** (MW): Wir werden die Frage stellen und dem Ausschuss die Antwort übermitteln.

Die zweite Frage von Herrn Najafi zur Ladeinfrastruktur wird meine Kollegin beantworten.

Frau **Petersmann** (MWK): Ich möchte auf die Frage nach den Forschungsaktivitäten eingehen; Sie hatten den Bereich Recycling angesprochen. Wir haben in den vergangenen Jahren einen Schwerpunkt in diesem Bereich gesetzt. Wir haben im vergangenen Jahr 11,5 Millionen Euro aus dem Programm „zukunft.niedersachsen“ für den weiteren Ausbau der Open Hybrid Lab Factory (OHLF) in Braunschweig zur Verfügung gestellt. Dort wird das Ganze zu einem Forschungs- und Innovationscampus mit Schwerpunkt Recycling/Kreislaufwirtschaft u. a. ausgebaut. Darüber hinaus haben wir neben dem CPC, das Herr Marxen gerade angesprochen hatte, weitere Forschungsaktivitäten. Ich kann die verschiedenen Aktivitäten gerne im Nachgang schriftlich darstellen, wenn das für Sie hilfreich ist. Sie jetzt alle aufzuzählen, würde wohl ein bisschen zu weit führen.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Ist die nachträgliche Darstellung gewünscht? - Herr Scharrelmann nickt. - Bitte liefern Sie uns diese Informationen schriftlich nach.

Frau **Petersmann** (MWK): Gerne.

MR **Marxen** (MW): Die zweite Frage von Herrn Najafi nach dem Verhältnis von Ladesäulen zu E-Akkus ist noch unbeantwortet. Ich bitte Frau Begemann, diese Frage zu beantworten.

BD'in **Begemann** (MW): Ich habe aktuelle Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 1. April 2024 und Zahlen der Bundesnetzagentur vom 1. März 2024. In Deutschland liegt das Verhältnis der rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge pro Ladepunkt momentan bei 12,5 und in Niedersachsen bei 13,3. Dementsprechend: Wir werden richtig gut!

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Die Frage zu den strategischen Ansätzen der Landesregierung zum weiteren Ausbau und die Frage nach der Elektromobilität im Nutzfahrzeugbereich - Stichwort: Traton - sind noch nicht beantwortet.

MR **Marxen** (MW): Im Hinblick auf die Ansätze geht es natürlich vorrangig darum, dass wir die Zulieferer und die Automobilhersteller befähigen, diese Transformation inhaltlich so weiter zu betreiben und umzusetzen. Deswegen führen wir diese Netzwerkveranstaltungen, Austauschformate und Best-Practise-Veranstaltungen durch. Wie ich ausgeführt habe, begleiten wir das Ganze mit den finanziellen Förderungen, um diejenigen - gerade die kleineren Unternehmen -, die sich noch nicht ausreichend auf den Weg in die Transformation gemacht haben, weiter zu begleiten. Vielen Unternehmen fällt es in der aktuellen Situation sehr schwer, sich auf den Weg in die Transformation zu machen, weil fehlende Einnahmen infolge niedriger Abrufe der OEM das Aufbringen von Geldmitteln für die notwendigen Transformationsschritte erschweren. Im

Hinblick auf die allgemeine Situation beim Hochlauf der E-Mobilität sind bei manchen der Zulieferunternehmen die neuen Geschäftsmodelle immer noch ein bisschen im Hintergrund. Deswegen führen wir in einem Schulterschluss mit der Transformationsagentur, die die Erstberatung übernimmt, die Beratungsförderung durch.

Nun beantworte ich die Frage nach den Lkw. Niedersachsen hat insbesondere mit MAN in Salzgitter einen Nutzfahrzeughersteller, der sich darum bemüht, Produktionen im Bereich der batterieelektrischen Lkw nach Salzgitter zu holen. Dem Vernehmen nach ist im Bereich der Nutzfahrzeuge auch im Langstreckenverkehr mehr und mehr der Trend erkennbar, vorrangig auf den Bau batterieelektrischer Fahrzeuge zu setzen. Es gibt bei einigen Herstellern nach wie vor noch die brennstoffzell-elektrischen Entwicklungen, bei denen auf Wasserstoff zurückgegriffen wird. Der Motorenbau dieser Fahrzeuge aber beschränkt sich auf rein elektrische Antriebe. Die Frage ist nur, aus welcher elektrischen Energie gespeist wird: aus einer Batterie oder aus einer brennstoff-elektrischen Zelle. Auf diesem Gebiet gibt es nach wie vor noch Entwicklungsarbeiten. Tendenziell zeichnet sich aber auch bei den 40-Tonnern, die Sie angesprochen haben, eher die Entwicklung auf batterie-elektrische Fahrzeuge ab, weil sie mit der vorhandenen Infrastruktur für viele Unternehmen gerade im Punkt-zu-Punkt-Verkehr leichter umzusetzen ist.

Herr Scharrelmann, Sie fragten, wie die Testfeld-Aktivitäten weiter umgesetzt werden. Ich bitte darum, dass Frau Worlitzsch diese Frage beantwortet.

LMR'in **Worlitzsch** (MW): Mit dem Projekt „Koordinierung Testfelder Autonome Mobilität - KOTAM - koordiniert das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum die digitalen Testfelder für automatisierte und vernetzte Mobilität in Deutschland. Niedersachsen, Baden-Württemberg, Hamburg und Nordrhein-Westfalen haben sich zusammengeschlossen, um die Testfeldaktivitäten dieser vier Länder zu koordinieren. Unser Ziel besteht in einer möglichst bundesweiten Koordination. Wir befinden uns im Dialog mit dem Bund darüber, wie möglichst alle Aktivitäten innerhalb Deutschlands koordiniert werden können.

Zu der Frage nach den rechtlichen Grundlagen kann ich mitteilen, dass der Bund aktuell einen ersten Referentenentwurf für eine sogenannte Straßenverkehrs-Fernlenkverordnung vorgelegt hat, in der erstmalig geregelt wird, ob und unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeug, ohne dass jemand drinsitzt, geführt werden darf. Diese Initiative ist aber noch in einem sehr frühen Stadium; dazu kann ich noch keine Einzelheiten berichten.

Abg. **Heiko Sachtleben** (GRÜNE): Sie sprachen sehr zu Recht von der immensen Bedeutung, die die Automobilindustrie in Niedersachsen für Arbeitsplätze hat. Von der hohen Anzahl an Arbeitsplätzen entfallen etwa zwei Drittel auf die sogenannten Zulieferer. Zulieferer sind in ihrer Struktur und auch in ihrer Aufstellung völlig unterschiedlich, sodass nicht ansatzweise von homogenen bzw. vergleichbaren Strukturen gesprochen werden kann. Gerade die Last der Transformation wird bei den Zulieferern liegen. Die drei bis fünf größten Zulieferer sind in der Lage, eigenständig Konversionsprodukte zu entwickeln. Die vielen kleineren Betriebe werden dazu aus eigener Kraft nicht in der Lage sein. Mich interessiert vor diesem Hintergrund: Gibt es für diese Zuliefererindustrie Foren oder Unterstützungsprogramme bzw. Leitplanken, mit denen die Konversionsproduktentwicklung unterstützt werden kann?

Sie haben über den Zustand der Pkw-Produktion im Allgemeinen, aber auch in Niedersachsen gesprochen. Sie haben dabei vorwiegend mit Prozentzahlen gearbeitet. Verfügen Sie auch über absolute Zahlen, was Produktion, was Rückgang, was Steigerung anbelangt?

Sie haben von Pkw allgemein gesprochen. Gibt es absolute Zahlen hinsichtlich der Verbrenner, der E-Antriebe, aber auch anderer Antriebe?

Wenn wir von Transformation der Automobilindustrie sprechen, müssen wir auch über die Industriearbeitsplätze sprechen. Je nach Studie, die betrachtet wird, sind einige Zehntausend bis Hunderttausend Industriearbeitsplätze dadurch von Verlust bedroht, dass auf den elektrischen Antriebsstrang umgestellt wird. Sie haben diese Problematik mit einem Satz erwähnt, indem Sie auf die Unterstützung der IG Metall-Initiativen hingewiesen haben. Gibt es vonseiten der Landesregierung noch weitere Anträge in dieser Richtung, mit denen dem Erfordernis Umschulung der Industriearbeiterinnen und Industriearbeiter Rechnung getragen wird?

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Vielen Dank für das klare Statement, das die Landesregierung in Richtung Elektromobilität abgegeben hat, und Ihre einordnende Aussage zu E-Fuels und HVO 100 dahingehend, dass diese Antriebsstoffe für die breite Masse der Pkw keine langfristige Lösung sein können. Gibt es Bestrebungen der Landesregierung, mit den Partnern und Netzwerken ein Stück weit gegen die mitunter auch gestreuten Desinformationen und verbreiteten Fake News vorzugehen bzw. dagegenzuhalten? Sie sprachen z. B. das Wort „Reichweitenangst“ an. Ich dachte, diese Reichweitenangst gehöre der Vergangenheit an. Die Reichweite von Batterien steigt rapide an. Das Thema „Reichweitenangst“ ist nach meinem Eindruck nur für einen sehr geringen Bruchteil relevant. Gibt es Bestrebungen bzw. Initiativen vonseiten der Landesregierung, um gegen solche Fehlinformationen anzusteuern?

Inwieweit passt das, was Sie ausgeführt haben, hinsichtlich eines sinnvollen Wandels weg von der Verbrennertechnologie und hin zur Elektromobilität mit einer Verkehrswende zusammen - einer Verkehrswende, die eigentlich darauf zielt, noch mehr Verkehre zu bündeln? Es gibt Studien, die besagen, dass bei fast 50 Millionen Pkw, die in Deutschland zugelassen sind, selbst zur Rushhour nur 10 % der Pkw unterwegs sind und 90 % des „Fuhrparks“ stehen. Insofern besteht einerseits viel Potenzial zur Bündelung von Verkehren, andererseits ist aber auch klar, dass die hohe Anzahl an Fahrzeugen, die stillstehen, für den Absatz von Elektro-Pkw nicht förderlich ist. Wie bewerten Sie diese beiden Aspekte?

Mir geht es darum, dass wir dann, wenn wir darüber sprechen, Verkehre bündeln zu wollen, weniger Fahrzeuge brauchen werden, was ein Stück weit im Widerspruch zu einer Wirtschaftspolitik steht, die darauf abzielt, dass Automobilhersteller in Niedersachsen Pkw verkaufen. Rechnen Sie damit, dass in 2040 tendenziell mehr, weniger oder gleich viel Pkw in Niedersachsen zugelassen sind?

MR **Marxen** (MW): Ich beantworte zunächst die Frage nach den Arbeitsplätzen bezogen auf die Zulieferer sowie nach der Inhomogenität. Diese Aussage ist zutreffend. Die Inhomogenität besteht nicht nur in Bezug auf die Größe der Unternehmen, sondern vor allen Dingen auch in Bezug auf die Produkte, die die Unternehmen herstellen. Es gibt eine ganze Menge an Produkten, die losgelöst vom Antrieb sind. Ich denke in dem Zusammenhang beispielsweise an Teile vom Chassis. Diese Teile sind erforderlich völlig unabhängig von der Frage, welche Antriebsform diese Fahrzeuge haben. Das generelle Problem ist, dass sich die Fahrzeugproduktion momentan auf

einem absolut niedrigen Niveau befindet, sodass auch Unternehmen, die mit dem Antriebswechsel gar nicht unmittelbar in Verbindung stehen, geringe Abrufe haben und insofern teilweise die kalkulierten Absatz- und Einnahmezahlen nicht erzielen.

Wenn es darum geht, Konversionsprodukte zu entwickeln, dann sind vorrangig die Kompetenzen der Unternehmen gefragt, darüber zu entscheiden, welche Produkte sie entwickeln. Wir setzen hier insbesondere mit der Förderung auf dem Gebiet der einzelbetrieblichen Transformationsberatung an. Wir finden hier die sehr enge Zusammenarbeit mit der IG Metall und mit NiedersachsenMetall sehr gut. Der erste Schritt besteht in der Beratung über die Transformationsagentur und einer kostenfreien Erstanalyse der Unternehmen. Wir bewerben dieses Angebot sehr aktiv über unsere Netzwerke. Wenn festgestellt wird, dass ein Unternehmen in diese oder jene Richtung einen tiefergehenden Beratungsbedarf hat, dann wird es in Form der Beratungsförderung weiter unterstützt. Letztendlich muss das Unternehmen sich dieser Transformation unterziehen wollen. Wir haben an der Stelle das Problem, dass die Finanzmittel, die benötigt werden, um die Transformation durchzuführen, zu knapp bemessen sind. Hier können wir den Unternehmen mit NTransformation, beispielsweise durch den Beteiligungsfonds, helfen. Sie sehen, wir versuchen, einen geschlossenen Prozess anzubieten. Nach den vergangenen Jahren, durch Corona und die darauffolgenden Krisen, stehen die Unternehmen teilweise derart mit dem Rücken an der Wand, dass das Anstoßen von Transformationsprozessen und das Finden neuer Produkte, neuer Abnehmer und neuer Märkte schwierig ist, zumal auch in anderen Marktsegmenten die Wirtschaftslage nicht so gut ist, dass sofort neue Produkte gesucht werden.

Der aktuellen Presseberichterstattung kann entnommen werden, dass die Wirtschaft erwägt, dorthin, wo aktuell Nachfrage an Produktion besteht, beispielsweise im Rüstungsbereich, Personal zu verlagern. Die Landesregierung begleitet insofern den einen oder anderen Ansatz. Wir bewerben unsere Produkte, um bei den Unternehmen Initiativen anzustoßen, dass sie sich auf den Weg machen, und wir meinen, dass das Angebot, das wir als Land unterbreiten, sehr geschlossen ist.

Die Frage nach der Anzahl der produzierten Fahrzeuge, getrennt nach Verbrennern und BEV, in absoluten Zahlen werde ich nachreichen. Diese Zahlen werden in der Regel vom VDA veröffentlicht.

Sie hatten noch nach den Qualifizierungsangeboten seitens des Landes gefragt. In erster Linie stellt die Bundesagentur für Arbeit solche Angebote vorrangig dar. Ich werde hierzu Informationen beim Sozialministerium einholen und sie Ihnen nachreichen.

Eine Kampagne der Landesregierung, um „Desinformationen“, wie Sie es genannt haben, aufzulösen, ist nicht geplant. Nichtsdestotrotz wird seitens der Landesregierung darauf hingewiesen, dass, wie ich ausgeführt habe, insbesondere wegen der Effizienz der direkte batterieelektrische Antrieb die Zukunft sein muss. Die Landesregierung ist der Ansicht, dass es nicht die Lösung sein, jetzt zur Verbrennertechnologie zurückzukehren, auch wenn das immer wieder gefordert wird, oder jetzt etwa die dafür festgelegten Fristen zu verschieben. Die Industrie braucht Planungssicherheit. Trotz der aktuell schwierigen Lage ist es für die Landesregierung absolut klar, dass die Transformation durch Umstellung auf E-Autos ökonomisch und ökologisch der richtige Weg ist. Alle Investitionen in die E-Mobilität, die schon getätigt worden sind, dürfen nicht verloren sein.

Vor allen Dingen gilt: Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, bleibt eigentlich gar keine andere Alternative, als auf eine klimaneutrale Antriebsform zu setzen, und das ist im Zweifel grüner Strom.

Frau **Petersmann** (MWK): Gestatten Sie mir noch einen Hinweis zu den Fehlinformationen oder Falschinformationen. Die Landesregierung versucht natürlich auch seitens MWK oder durch die Forschungs- und Innovationseinrichtungen, alles das, was im Bereich des Transfers vorliegt, etwa wissenschaftliche Studien oder verschiedene Projektergebnisse, in die breite Masse zu streuen, damit ein Wissenstransfer zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und in die Gesellschaft erfolgt und konkrete Informationen gezielt verbreitet werden.

MR **Marxen** (MW): Herr Christ, Sie hatten die Frage nach der Verkehrswende gestellt mit Bezug zu den E-Fahrzeugen. Es wird natürlich davon ausgegangen, dass weiterhin Fahrzeuge benötigt werden, sei es, dass es sich dabei um individuell benutzte Fahrzeuge handelt, oder sei es, dass es sich um Fahrzeuge handelt, die in Share-Modellen betrieben werden. Welchen Antrieb diese Fahrzeuge haben, aber ist dann zweitrangig. Wenn es den Nutzern nicht darauf ankommt, welche Antriebsform vorhanden ist, dann wird die Automobilindustrie die Fahrzeuge absetzen, die für die jeweilige Nutzung benötigt werden. Meines Erachtens ist in der Hinsicht die Automobilindustrie in Niedersachsen und Deutschland gut aufgestellt.

Zu weiteren Informationen zum Verkehrskonzept - inwieweit die Antriebsform damit zwingend verbunden ist; ich gehe davon aus, dass sie damit nicht zwingend verbunden ist - und zu der Frage, welche Veränderungen der Verkehrsnutzung erforderlich wären, möchte ich das Wort an meine Kollegin aus dem Referat 40 weitergeben.

LMR'in **Worlitzsch** (MW): Mir stellt sich jetzt die Frage, wie ausführlich zum Thema Verkehrswende ich jetzt berichten soll. Wenn ich zu den ersten Entwürfen zum Mobilitätskonzept ausführen soll, werde ich hier zwei Stunden sprechen. Ich nehme an, dass das nicht gewünscht ist.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Kurz und kompakt wäre gut.

LMR'in **Worlitzsch** (MW): Im Prinzip kann ich Herrn Marxen nur zustimmen. Wir werden in Niedersachsen auf absehbare Zeit auch weiterhin auf individuelle Mobilität angewiesen sein. Da sind wir natürlich ganz gezielt auf die Elektromobilität ausgerichtet, weil sie in dem Kontext die umweltfreundlichste Mobilität ist. Mit Blick auf das Mobilitätskonzept 2040, von dem wir immer sprechen, gilt: Wir werden es nicht schaffen, in den nächsten 16 Jahren den Verkehr komplett auf den Umweltverbund umzustellen.

Wir haben nach Corona ein recht interessantes Paradoxon erlebt: Wir haben so viele Pkw wie nie zuvor, aber wir verzeichnen eine sinkende Fahrleistung. - Wir sind uns selbst immer noch nicht ganz schlüssig, welche Lehren daraus zu ziehen sind. Es ist aber ein interessantes Paradoxon, dass eine höhere Zahl an Pkw, die abgesetzt wird, nicht zwingend bedeutet, dass mehr Pkw gefahren wird. Insofern kann momentan in Bezug auf die von Ihnen beschriebene Situation nicht einmal von einem Widerspruch gesprochen werden. Nichtsdestotrotz ist natürlich auch die Herstellung eines Pkw klimamäßig zu berücksichtigen.

Abg. **Martina Machulla** (CDU): Erstens. Sie haben eingangs gesagt, wie viele Elektrofahrzeuge auf dem Markt sind und wie sich das Verhältnis zum vergangenen Jahr verändert hat. Mich interessiert, inwieweit eine Differenzierung zwischen hybriden Fahrzeugen und rein elektrischen Fahrzeugen vorgenommen worden ist.

Zweitens. Im Weiteren möchte ich gerne eine Nachfrage zum Thema Batterieforschung stellen. Ich möchte wissen, ob auch daran geforscht wird, wie die Batterien dann, wenn sie nicht mehr brauchbar sind, entsorgt werden sollen.

Drittens möchte ich gerne wissen, inwieweit der Zweitwagenmarkt in den Blick genommen worden ist. Soweit mir bekannt ist, haben die Autohersteller und -händler extreme Probleme, Elektrofahrzeuge dann, wenn sie aus den Leasing-Vertragsverhältnissen zu ihnen zurückkommen, weiterzueräußern. Nach meinem Eindruck stehen in diesem Segment enorm viele Pkw auf Halde.

Viertens. Ihre Ausführungen zum Thema Ladestationen erwecken bei mir den Eindruck, als ob es sich im Wesentlichen um die Versorgung mit Energie an den Autobahnen mittels Schnellladensäulen handelt. Wie soll das Problem der Ladesäulen in Städten gelöst werden? Mein Wahlkreis ist Hannover-Linden. Wo sollen dann, wenn alle nur noch elektrisch Pkw fahren, die Halter ihre Fahrzeuge laden? Das Gleiche gilt natürlich auch in anderen städtischen Bereichen.

In dem Zusammenhang möchte ich auch wissen, ob geprüft worden ist, ob die Netze insbesondere in Großstädten überhaupt ausreichend leistungstauglich sind, die benötigten Stromkapazitäten bereitzustellen. Ist bereits in Planung, ob und welche Ertüchtigungsmaßnahmen unter Umständen für die Netze auf den Weg gebracht werden müssen?

Abg. **Frank Henning** (SPD): Ich habe keine konkreten Nachfragen, sondern möchte nur die Gelegenheit nutzen, der Landesregierung für die umfassende Information Dank zu sagen. Außerdem möchte ich feststellen, dass die Unterrichtung deutlich gemacht hat, dass unser Antrag in genau die richtige Richtung geht und wir die Arbeit des Ministerpräsidenten mit unserem 18 Punkte umfassenden Katalog unterstützen.

Sie haben auf die Bedeutung der Elektromobilität hingewiesen. Ich bin dankbar für die Investitionen im Umfang von 180 Milliarden Euro durch VW. VW hat einen deutlichen Schwerpunkt in E-Mobilität gesetzt. Ich spreche das Thema deshalb an, weil die Elektromobilität allen positiven Aspekten zum Trotz immer schlechtgeredet wird. VW setzt bei seinen Investitionen einen klaren Schwerpunkt auf die Elektromobilität. Sie haben gesagt, diese 180 Milliarden Euro seien wichtig im Hinblick auf die Absatzmärkte in China und den USA. Diese Aussage gilt es zu betonen.

Die beste Feststellung hat die Mitarbeiterin des MW getroffen. Sie hat zur Entwicklung des Aufstellens von Ladesäulen gesagt: Wir werden immer besser! - Es ist eine weit verbreitete Fake News, dass es zu wenige Ladesäulen gibt. Das Verhältnis von Fahrzeugen zu Ladesäulen beträgt jetzt 12,5. Das entspricht fast dem Ziel, das die EU vorgegeben hat. Die EU hat das Ziel festgelegt, dass das Verhältnis 10 betragen soll.

Ich bin dankbar für die Aussage, dass E-Fuels über das Jahr 2035 hinaus nicht sinnvoll sind, weil unter ökologischen Gesichtspunkten die Transformationsverluste zu groß sind.

Meines Erachtens liegen wir mit unserem Antrag richtig. Wir werden die heutige Unterrichtung auswerten, und planen, mit unserem Antrag das Septemberplenium zu erreichen. Das bedeutet, dass wir in einer der nächsten Ausschusssitzungen die Beratungen abschließen sollten.

Abg. **Omid Najafi** (AfD): Ich habe eine Nachfrage zu den Ausführungen von Frau Begemann. Das Delta zwischen meinen Zahlen und den Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes und den Zahlen der Bundesnetzagentur, die Ihnen vorliegen, rührt meines Erachtens daher, dass bei meinen Zahlen die Plugin-Hybride einbezogen sind. Zum Stichtag 1. Januar 2023 gab es bundesweit 80 541 Ladestellen. Liegen Ihnen aktuellere Zahlen zur Ausstattung in Niedersachsen und bundesweit vor, und von wann datieren diese?

MR **Marxen** (MW): Sie hatten die Produktion von Hybrid-Fahrzeugen angesprochen. Die Antwort zu der dazu gestellten Frage werden wir in die Antwort zu den Produktionszahlen für 2023 und für 2024, soweit sie für das laufende Jahr schon vorliegen, mit aufnehmen.

Frau **Petersmann** (MWK): Sie hatten sich zum Bereich der Batterieforschung danach erkundigt, ob das Themenfeld der Entsorgung von Batterien mitberücksichtigt wird. Ich kann diese Frage bejahen. Sowohl beim Center für Circular Production for Next Batteries in Braunschweig als auch bei der Open Hybrid Lab Factory in Braunschweig/Wolfsburg wird naturgemäß der gesamte Kreislauf von Autos und nun natürlich einschließlich der Batterien mit in den Blick genommen. Dieser Blick umfasst zum einen die mögliche Wiederverwertung, aber auch die Frage, wie bei der Entsorgung verfahren wird.

MR **Marxen** (MW): Es ist allgemein bekannt, dass der Zweitwagenmarkt für E-Autos noch nicht so läuft, wie man es sich vorstellt. Das liegt einerseits daran, dass aktuell die Preise von den Fahrzeugen, die jetzt als Leasing-Rückläufer zurückkommen, zu den Fahrzeugwerten, die vor zwei oder drei Jahren aufgerufen wurden, keine so attraktiven Minderpreise aufweisen. Aufgrund der aktuellen Situation sind auch infolge der Importe am Markt Neufahrzeuge vorrätig, die in preislicher Hinsicht gar nicht so sehr von Gebrauchten entfernt sind. Angesichts der aktuellen Neuwagenpreise entscheidet sich derjenige, der sich für ein Elektroauto entscheidet, im Zweifel nicht für einen Gebrauchtwagen. Mittlerweile werden von den verschiedensten Anbietern Check-Systeme zur Bewertung des Batteriezustandes angeboten, mithilfe derer geprüft werden kann, wie gut die Batterie noch funktioniert. Das Hauptproblem aber besteht in dem insgesamt schwächelnden Nachfragemarkt bei E-Modellen und dass jetzt zum Teil neue Fahrzeuge am Markt vorhanden sind, deren Preise denen für rücklaufende Leasing-Fahrzeuge derart nahekommen, dass Gebrauchtwagen schwer absetzbar sind. Dieses Phänomen wird sicherlich der Markt bereinigen müssen.

Zu dem Problem von Ladestationen in Innenstädten bitte ich Frau Begemann, sich zu äußern.

BD'in **Begemann** (MW): Ladestationen in Ballungsräumen, insbesondere in Quartieren mit Mehrfamilienhäusern, sind eine große Herausforderung. Demnächst wird das Deutschlandnetz greifen, das durch das Bundesverkehrsministerium errichtet wird. Es werden 1 000 Ladepunkte, auf ganz Deutschland verteilt, installiert. Es gilt, die unterschiedlichen Lade-Use-Cases zu betrachten. Laden „at home“ wird in der Stadt wahrscheinlich schwieriger. Als Einwohnerin eines städtisch geprägten Stadtteils weiß ich, wovon ich rede. Bei Lade-Use-Cases wie „at work“ sind auch Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber gefragt, Angebote zu unterbreiten und damit Anreize

zu setzen. Wir sind dabei, Problemlösungen für Ballungsräume zu erarbeiten. Wir beraten beispielsweise auch durch unsere Elektromobilitätsmanagerinnen und -manager in der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte bei der Errichtung von öffentlicher Ladeinfrastruktur.

MR Marxen (MW): Ich habe mir noch die Frage nach dem erforderlichen Netzausbau für die Ladeinfrastruktur notiert. Hierzu möchte ich darauf hinweisen, dass ich in meiner Unterrichtung darauf eingegangen bin, dass die Landesregierung diese Herausforderung schon früh erkannt hat und dass es die Task Force Energiewende gibt, in der gerade für den Verteilnetzausbau ein Monitoringprozess etabliert ist, um diese künftigen Bedarfe der Elektromobilität zu identifizieren und in die Netzentwicklungsplanung einfließen zu lassen. Das ist ein laufender Prozess, der über die Task Force Energiewende strukturell etabliert ist. Wenn Sie dazu noch weitere Informationen wünschen, müssen wir diese beim MU einholen.

Abg. Martina Machulla (CDU): Ich habe noch eine kurze Nachfrage, deren Antwort sicherlich beim MU abgefragt werden muss: Welcher Zeitfahrplan ist vorgesehen, um die Netzladeinfrastruktur niedersachsenweit vorzuhalten?

Vors. Abg. Stefan Klein (SPD): Diese Frage richtet sich an das MU und wird im Nachgang beantwortet.

BD'in Begemann (MW): Zur Anzahl von Ladesäulen habe ich mir vorhin die aktuellsten Daten besorgt. Ladeinfrastruktur in Deutschland, Stand 1. März 2024: 103 226 Normalladepunkte, 25 291 Schnellladepunkte. Insgesamt: 128 517 Ladepunkte. Das ist im Vergleich zum Jahr 2023 ein Plus von 38 %. Für Niedersachsen lauten die Zahlen, ebenfalls Stand 1. März 2024: 9 707 Normalladepunkte, 2 873 Schnellladepunkte. Insgesamt: 12 580 Ladepunkte. Im Vergleich zum Vorjahr beträgt das Plus 37 %.

Abg. Reinhold Hilbers (CDU): Ich habe keine detaillierten Nachfragen, sondern möchte mich grundsätzlicher äußern.

Ihre Aussagen haben mich etwas erstaunt. Sie haben Ihren Ansatz mit der Schuldenbremse untermauert, woraus sich ableitet, der Staat solle viel mehr fördern. Zusammenfassend haben Sie ausgeführt, dass der Weg hin zu Elektromobilität durch Subvention und Verbot und Zwang gebnet werden soll. Ich halte diesen Weg für ausgesprochen fragwürdig. Die HAZ hat vor Tagen getitelt, dass die Automobilwerke 30 % unterausgelastet seien und dass die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen so niedrig sei wie nie zuvor. Man kann dem Markt etwas verordnen, aber wenn keine Nachfrage besteht, ist das Ergebnis das Gleiche, als wenn Sie einem Menschen ein Gericht servieren, das er nicht mag. Zu klären ist doch, was der Markt verlangt. Ich stelle fest, dass die Elektromobilität als alleinige Technologie von vielen Menschen am Markt offensichtlich nicht akzeptiert ist. Studien belegen, dass die Menschen die Verbrenner-Technologie bevorzugen. Sie mögen als Landesregierung oder als Parlament, wie es Herr Henning eben getan hat, noch so oft apodiktisch sagen, dass die Verbrennertechnologie und E-Fuels technologisch unsinnig seien. Mit solchen Aussagen treffen Sie nicht die Wünsche des Marktes. Es gibt offensichtlich Menschen, die weiterhin Verbrennungstechnik nutzen wollen, auch wenn sie aufwändiger und kostenträchtiger ist.

Angebot und Nachfrage muss der Markt regeln. Warum lassen Sie den Marktkräften nicht den Freiraum, diese Frage zu klären? In einer Marktwirtschaft werden solche Aspekte durch Prioritätensetzungen und über den Preis geklärt. Der Verbraucher kann dann entscheiden, wie viel Geld ihm seine Bedürfnisse wert sind. Je nachdem, wie hoch die Nachfrage nach einem Produkt ist, entscheidet die Wirtschaft, ob sie es anbietet oder nicht. Dieser Ansatz fehlt mir bei Ihren Überlegungen komplett. Ich habe nun erkannt, dass Sie in eine von Ihnen gewünschte Richtung fördern. Möglicherweise ist eine solche Förderung in eine bestimmte Richtung auch notwendig, um Technologien in den Markt einzuführen. Wer aber ein Produkt, das nicht akzeptiert wird, subventioniert, damit es akzeptiert und angenommen wird, der lässt sich auf ein sehr teures Unterfangen ein. Ich glaube angesichts der veröffentlichten Absatzzahlen nicht, dass ein solcher Plan am Ende aufgehen wird. Es müssten 15 Millionen elektrisch angetriebene Fahrzeuge zugelassen werden, wenn das zur Umsetzung von Elektromobilität angestrebte Ziel erreicht werden soll. Gegenwärtig wird aber nur ein Bruchteil der avisierten Anzahl an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zugelassen. Wir sind insofern meilenweit davon entfernt, die avisierten Elektromobilitätsziele zu erreichen. Es stellt sich somit die Frage nach Veränderungen.

Der Automobilverband in Person von Frau Müller hat drei Sachen gefordert: Abbau von Bürokratie, Herstellung von Rohstoffsicherheit, Beschaffung von bezahlbarer Energie. Das sind Punkte, über die man sich, wenn man der Automobilindustrie helfen will, zwingend unterhalten muss, und nicht über Punkte wie Zwang und Subventionen. Ich finde, dass die von Zwang und Subvention geprägten Handlungsansätze ihren Zweck nicht erfüllen.

In der Anhörung, die wir vor einiger Zeit zur Situation in der Automobilindustrie durchgeführt haben, haben uns Sachverständige erklärt, es sei viel wichtiger, in Ladeinfrastruktur zu investieren als in die Fahrzeuge, um überhaupt erst einmal die Voraussetzungen für Elektromobilität und Akzeptanz der Verbraucher in diese Antriebsart zu schaffen. Die Hersteller von E-Fahrzeugen müssen es schaffen, im ausländischen Wettbewerb am Markt günstige Fahrzeuge anzubieten. Wenn die Hersteller diese Aufgabe nicht meistern, werden sie auf Dauer nicht bestehen können. Wenn sie dauerhaft subventioniert werden, werden sie es nicht schaffen, wettbewerbsfähig zu werden, weil der Handlungsdruck entfällt.

Zusammengefasst habe ich aus dem Vortrag folgenden Eindruck gewonnen: Mir fehlt ein Ansatz, der sich, von allen Seiten betrachtet, als rund herausstellt. Sie versuchen, gegen die Marktmeinung zu subventionieren, Sie versuchen, die Absatzziele zu erreichen. Aber im Grunde genommen ist dieser Ansatz nicht rund genug, um einem System zum Durchbruch zu verhelfen, das sich am Markt etablieren lässt und sich perspektivisch trägt. Wenn eine Subvention fließt, dann kann es sich dabei immer nur um eine degressive handeln, die perspektivisch ausläuft. Bei der Strategie, die gegenwärtig vertreten wird, kann ich nicht erkennen, dass die Absatzziele irgendwann erreicht werden, es sei denn, dass mit Verboten gearbeitet wird. Dann aber wird das Fahren mit dem Pkw erheblich teurer und dann werden sich Teile der Gesellschaft das Auto nicht mehr leisten können. Die Folgen werden für den ländlichen Raum immens negativ sein. Die ländlichen Räume werden weiter an Attraktivität verlieren und weitere Probleme aufwerfen.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Herr Marxen, Sie haben vorhin gesagt, dass die Batteriezellenfabrik, die entstehen wird, weitere Ansiedlungen nach sich ziehen wird. Es würden bereits erfolgversprechende Gespräche geführt und weitere Zulieferer hätten erklärt, dass sie sich dort ansiedeln wollten. Welche weiteren strategischen Ziele hat denn die Landesregierung? Welche konkreten Gespräche werden denn geführt, nachdem Northvolt sich in Schleswig-Holstein an-

gesiedelt hat, nachdem sich Chip-Fabriken in den ostdeutschen Bundesländern angesiedelt haben? Was unternimmt diese Landesregierung - ganz konkret -, um den Automobilstandort zu stärken? Wie laufen z. B. die Gespräche in Bezug auf eine weitere Batteriezellenfabrik? Was unternimmt die Landesregierung konkret? Welche Fördermittelansätze gibt es? Welche weiteren Technologien sind aktuell im Gespräch? Wenn Sie dafür plädieren, können wir auch gerne beschließen, die Antworten auf diese Fragen in einem vertraulichen Sitzungsteil entgegenzunehmen. Sie haben eingangs zutreffend gesagt, dass die Automobilindustrie die größte und wichtigste Branche unseres Landes ist und dass wir sie stärken müssen. Herr Hilbers hat die aktuelle Marktsituation gerade zutreffend beschrieben.

Einer meiner Vorredner hat gesagt, dass die kleinen Unternehmen die Transformation nicht allein bewältigen können. ZF ist neben Continental und Bosch einer der weltweit größten Player im Zulieferbereich. ZF hat angekündigt, jeden vierten Arbeitsplatz abzubauen. Diese Ankündigung führt bei mir nicht nur zu einem leichten Stirnrunzeln, sondern zu massiven Sorgen um die Branche. Ich teile die Ansicht von Herrn Hilbers: Wir müssen technologieoffen vorgehen. Die Menschen wollen offenbar aktuell nicht die Menge an Elektromobilität, die verfügbar ist. Deswegen müssen wir massive Schritte unternehmen, um auf diesem Weg voranzukommen.

Ich beantrage, dass wir die Anträge zur Zukunft der Automobilindustrie und unseren zweiten Antrag zum Thema „Aus vom Verbrenner-Aus“ separat behandeln, weil wir zwischen diesen Anträgen keine große Schnittmenge erkennen können. Insofern bitte ich darum, diese Anträge künftig getrennt auf die Tagesordnung zu setzen.

Abg. **Konstantin Grosch** (SPD): Im Jahre 2023 hat die Nationale Leitstelle des Bundes für Ladeinfrastruktur einen Leitfaden für die Anforderungen an barrierefreie Ladeinfrastruktur herausgegeben. Das ist insbesondere im Fernverkehrsnetz eine sehr wichtige Anforderung, um in Zukunft diese Technologie für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar zu machen. Es gibt darüber hinaus derzeit eine DIN SPEC 91504, die gemeinsam mit der Industrie erarbeitet wird. Mich interessiert, inwieweit diese Anforderungen, die seit 2023 öffentlich sind, auch bei der Planung für Ladeinfrastruktur in Niedersachsen bereits mitgedacht werden und ob es Informationen darüber gibt, welche Anzahl an barrierefreier Ladestruktur es in Niedersachsen gibt.

MR **Marxen** (MW): Herr Scharrelmann, Sie fragten nach Ansiedlungen. Leider werde ich nicht begleitet von der für Ansiedlungsfragen zuständigen Referentin. Wahrscheinlich müsste zur Beantwortung Ihrer Frage ohnehin die Vertraulichkeit hergestellt werden. Ich werde diese Information nachreichen.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Wir können diese Informationen auch schriftlich entgegennehmen und sie für vertraulich erklären.

BD **Begemann** (MW): Barrierefreiheit bei Ladeinfrastruktur ist ein großes Thema, insbesondere bei öffentlicher Ladeinfrastruktur. Wir kennen den genannten Leitfaden, wir kennen auch die Erarbeitung der DIN. Ich hatte vorhin schon thematisiert, dass wir durch unsere Elektromobilitätsmanagerinnen und -manager die Beratung ins Land bringen. Es wird aber nicht jeder Ladepunkt barrierefrei, sondern nur dann, wenn es sinnvoll ist. Die Entscheidung, ob den Empfehlungen der Berater gefolgt werden soll, liegt im Verantwortungsbereich der jeweiligen Kommune. Den Aspekt der Barrierefreiheit aber haben wir auf jeden Fall im Blick.

Tagesordnungspunkt 4:

Die Errichtung von Floating-Photovoltaikanlagen einfacher und wirtschaftlicher gestalten

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3546](#)

direkt überwiesen am 21.02.2024

federführend: AfUEuK;

Stellungnahme gem. § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 3 GO LT: AfWVBuD

Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 3 GO LT

Abg. **Frank Henning** (SPD) legt dar, die Errichtung von Floating-PV-Anlagen könne in wirtschaftspolitischer Hinsicht Nutzen stiften, beispielsweise zur Eigenstromversorgung für Unternehmen, die aus Baggerseen Kies abbauten.

Die Unterrichtung¹ des Ausschusses für Umwelt, Energie und Klimaschutz durch die Landesregierung habe ergeben, dass mit nur einer in Niedersachsen genehmigten Anlage und drei Anlagen, die sich noch im Genehmigungsverfahren befänden, der „Run“ auf solche Floating-PV-Anlagen recht überschaubar sei und im Übrigen bisher noch kein einziger Antrag auf Genehmigung einer solchen Anlage abgelehnt worden sei. Der Bedarf an Floating-PV-Anlagen sei insofern nicht so hoch, wie ihn die antragstellende CDU-Fraktion annehme.

Der Unterrichtung der Landesregierung zufolge werde zurzeit vom Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme im Auftrag des BMWK eine Studie durchgeführt, mit der herausgefunden werden solle, wie sich Floating-PV auf diverse Parameter, die für die Gewässerqualität entscheidend seien, auswirke.

Der Landtag habe in seiner 37. Sitzung am 17. April 2024 den Antrag „Wasser in Zeiten des Klimawandels - ein nachhaltiges und integriertes Wassermanagement“ in der Drucksache 19/3734, einen gemeinsamen Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen, verabschiedet. In der lfd. Nr. 18 des Entschließungstextes werde die Landesregierung gebeten, „zu prüfen, inwiefern Genehmigungsverfahren für den Bau von Floating-PV-Anlagen vereinfacht werden können, und zu klären, ob Floating-PV regelmäßig den Festlegungen zur Entwicklung eines infolge von Kies- oder Sandabbau entstehenden künstlichen Gewässers hin zu einem naturnahen Gewässer entgegensteht“. Nach Ansicht der Koalitionsfraktionen werde durch diese gegenüber der Landesregierung ausgesprochene Bitte um Prüfung dem Anliegen, das die Fraktion der CDU mit ihrem neuerlichen Entschließungsantrag zu Floating-PV verfolge, hinreichend Rechnung getragen.

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU) entgegnet auf den Wortbeitrag seines Vorredners, Floating-PV werde deswegen recht wenig genutzt, weil die Hindernisse zur Errichtung solcher Anlagen relativ groß seien. Ein Investor, der mit einer Floating-PV-Anlage nur 15 % der Wasserfläche eines

¹ 33. Sitzung am 27. Mai 2024

dem Kiesabbau dienenden Stillgewässers nutzen könne, dabei einen Abstand von 40 m vom Ufer einhalten müsse und darüber hinaus auch noch Ausgleichsflächen ausweisen müsse, obwohl er bereits im Zuge des Genehmigungsverfahrens für den Kiesabbau habe Ausgleichsmaßnahmen durchführen müssen, habe an einer solchen Investition naturgemäß „keine große Freude“. Diese zusätzliche Kompensation erscheine ihm überzogen, da es sich bei den für Floating-PV infrage kommenden Stillgewässern nicht um wertvolle Habitats mit Biotopfunktion, die als Brut- und Rastplatz dienten, sondern um Gewässer handele, aus denen in Verfolgung wirtschaftlicher Interessen Sand und Kies gewonnen werde.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen erläutert der Abgeordnete das Anliegen seiner Fraktion im Sinne des Entschließungstexts und der Begründung und dringt auf eine Veränderung der Rahmenbedingungen für den Einsatz von Floating-PV.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) merkt an, der von den Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen verabschiedete Entschließungsantrag zielt doch gerade darauf ab, unter Berücksichtigung der Entwicklung der ökologischen Rahmenbedingungen Genehmigungsverfahren zur Errichtung von Floating-PV-Anlagen zu vereinfachen - ein Anliegen, das die Antragstellerin vorbringe. Ob die Prüfung ergebe, dass es hierfür einer Bundesratsinitiative bedürfe, wie es die Antragstellerin fordere, bleibe abzuwarten.

Beschluss (zur Abgabe einer Stellungnahme nach § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 3 GO LT)

Der **Ausschuss** beschließt einvernehmlich, dem Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz die Stellungnahme in Form eines Auszugs aus der Niederschrift, der das Meinungsbild im Ausschuss wiedergibt, zur Verfügung zu stellen.

Tagesordnungspunkt 5:

Unterrichtung in der 35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung am 18. April 2024 durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies zum aktuellen Sachstand zur Aufhebung des Verkehrsvertrages der Metronom Eisenbahngesellschaft

Beschlussfassung gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT bezüglich der Vertraulichkeit der von der Landesregierung mit Schreiben vom 27. Juni 2024 vorgelegten schriftlichen Unterrichtung

Beschluss

Der **Ausschuss** beschließt einvernehmlich gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT, die ihm mit Schreiben vom 27. Juni 2024 vorgelegte schriftliche Unterrichtung für vertraulich zu erklären.

Tagesordnungspunkt 6:

Unterrichtung in der 49. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung am 26. Juli 2024 durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies und Herrn Finanzminister Gerald Heere

Beschlussfassung gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT bezüglich der Vertraulichkeit der von der Landesregierung heute vorgelegten schriftlichen Beantwortung offener Fragen aus der Unterrichtung vom 26. Juli 2024

Beschluss

Der **Ausschuss** beschließt einvernehmlich gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT, die ihm heute vorgelegte schriftliche Beantwortung der offenen Fragen für vertraulich zu erklären.

Tagesordnungspunkt 7:

Terminangelegenheiten

Der **Ausschuss** bereitet seine auswärtige Sitzung am 20. September 2024 bei der Salzgitter AG vor.

Er kommt überein, die Sitzung am 16. August 2024 ausfallen zu lassen.
