

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

über den zweiten Teil¹ der 78. - öffentlichen - Sitzung

des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen

und Digitalisierung

am 19. September 2025

Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung (Punkt 3 der Sitzung):

Seite:

Niedersachsen 2030 - starker Standort, starke Wirtschaft

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/7497](#)

<i>Unterrichtung</i>	4
<i>Aussprache</i>	9

¹ Über den ersten Teil der Sitzung - gemeinsame Sitzung mit den Unterausschüssen „Häfen und Schifffahrt“ und „Tourismus“ zu den Punkten 1 und 2 - wird eine gesonderte Niederschrift gefertigt.

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Stefan Klein (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Oliver Ebken (SPD)
5. Abg. Frank Henning (SPD)
6. Abg. Sabine Tippelt (SPD)
7. Abg. Christian Frölich (CDU)
8. Abg. Reinhold Hilbers (CDU)
9. Abg. Marcel Scharrelmann (CDU)
10. Abg. Colette Thiemann (CDU)
11. Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
12. Abg. Heiko Sachtleben (GRÜNE)
13. Abg. Omid Najafi (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 12:41 Uhr bis 13:04 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Ausschuss** billigt die Niederschriften über die 74., 75. und 76./77. Sitzung.

* * *

Tagesordnung:

Niedersachsen 2030 - starker Standort, starke Wirtschaft

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/7497](#)

erste Beratung: 69. Plenarsitzung am 26.06.2025

AfWVBuD

Unterrichtung

RD **Haneklaus** (MW): Ich nehme für die Landesregierung zu den einzelnen Ziffern des Antrages wie folgt Stellung, zunächst zu Teil I:

Der Landtag bittet die Landesregierung:

1. *die Sanierung maroder Brücken und den Ausbau sowie die Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur voranzutreiben, um wirtschaftliche Impulse zu setzen und die Infrastruktur nachhaltig zu stärken und nötige Schwertransporte und militärische Verlegungen auch auf der Wasserstraße zu ermöglichen*

Die Landesregierung hat ein Handlungskonzept für den zielgerichteten Ersatzneubau von 150 kritischen Brücken erarbeitet. Neben Priorisierungen, Standardisierungen und dem consequenten Einsatz von modernen Methoden wird der Bereich Brücke personell verstärkt. So kann auf Dauer ein Erhaltungsgleichgewicht erreicht werden, bei dem die Bauwerkserhaltung mit den Alterungsprozessen der Brücken Schritt hält.

Damit wird die Verfügbarkeit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur sichergestellt, auch für Schwertransporte und militärische Fahrzeugbewegungen.

Im Zuge der Beschleunigung des Windenergieausbaus wird es immer mehr Groß- und Schwerlasttransporte geben. Wasserstraßen sind besonders geeignet diese zu übernehmen, um die Straße zu entlasten. Inzwischen wurden leicht zugängliche Standardrouten ermittelt und festgelegt, die mit einem Zulauf auf der Straße und der Nutzung der Wasserstraße - am besten mit Dauergenehmigungen - genutzt werden können.

2. *zu prüfen, wie das Land durch den Ausbau zentraler Onlineplattformen und bestehender Standards wie XPlanung die Digitalisierung und Vereinheitlichung von Bauantrags-, Planungs- und Genehmigungsverfahren so vorantreiben kann, dass Genehmigungsprozesse medienbruchfrei, effizienter, fehlerreduziert und transparenter gestaltet werden*

Das Land stellt schon jetzt allen vollziehenden Stellen in Niedersachsen kostenfrei die EfA-Onlineplattformen digitaler Bauantrag und Elia (für BlmSchG-Verfahren) zur Verfügung. Ferner werden die vollziehenden Stellen bei der Einrichtung dieser Plattformen und des Datentransfers zu Fachverfahren durch das Programm digitale Verwaltung Niedersachsen unterstützt.

Daneben hat die Landesregierung ein Projekt zum Rollout für eine vollständig digitale Verfahrensführung in der Bauleitplanung, Raumordnung und Planfeststellung initialisiert.

3. *zu prüfen, wie das Land durch Beratungsangebote und koordinierende Maßnahmen gezielt den Ausbau von Schnellladeinfrastruktur in Gewerbegebieten, für Unternehmensflotten sowie in privaten Quartieren unterstützen kann, um die landesseitigen Voraussetzungen für eine flächendeckende Elektrifizierung der Mobilität zu verbessern*

Die Elektromobilitätsmanagerinnen und -manager der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr beraten derzeit die Landkreise bei der Erstellung von Ladeinfrastrukturkonzepten. Bis Ende 2025 ist vorgesehen, dass rund 85 % der kreisfreien Städte und Landkreise ein Ladeinfrastrukturkonzept erstellt haben werden. Das Land Niedersachsen unterstützt so maßgeblich die Kommunen als Schlüsselakteurinnen für das Thema öffentliche Ladeinfrastrukturaufbau, perspektivisch auch auf dem Weg des Vergabeprozesses für flächendeckende öffentliche Ladeinfrastruktur, wovon auch die Schnellladeinfrastruktur zum Beispiel in Gewerbegebieten profitieren wird.

4. *zu prüfen, wie das Land seine eigene Fahrzeugflotte zügig elektrifizieren kann*

Die Beschaffung von Elektrofahrzeugen sowie die Errichtung der zugehörigen Ladeinfrastruktur wird zentral durch MW organisiert.

Zur Umsetzung dieser Maßnahme stehen für die Jahre 2024 bis 2027 im Kernhaushalt insgesamt 50 Millionen Euro zur Verfügung.

5. *die bisherigen ressortübergreifenden Strategien zur Fachkräftesicherung fortzuführen und weiterzuentwickeln sowie das Angebot an gezielten Weiterbildungs- und Beratungsmaßnahmen zur Umsetzung der Transformation bedarfsgerecht zu erweitern*

Vor dem Hintergrund der derzeitigen Herausforderungen hat die Landesregierung ihre Aktivitäten zur Fachkräftesicherung auf die aktuellen und künftigen arbeitsmarktpolitischen Entwicklungen und Bedarfe ausgerichtet und die seit 2014 bestehende Fachkräfteinitiative Niedersachsen weiterentwickelt. Zentrale branchenübergreifende Handlungsfelder der Strategie sind unter anderem die Stärkung der beruflichen Ausbildung, der zielgerichtete Ausbau der Weiterbildung von Beschäftigten, die stärkere Nutzung inländischer Potenziale, die Zuwanderung und die Sicherung der Beschäftigungsfähigkeit.

Nun wende ich mich dem Teil II des Antrags zu.

Darüber hinaus bittet der Landtag die Landesregierung, sich beim Bund dafür einzusetzen, dass:

1. *ein Transformationsstrompreis für energieintensive Unternehmen eingeführt wird, um den Wandel zur klimafreundlichen Produktion zu erleichtern*
2. *die Energiekosten nachhaltig gesenkt werden*

Die infolge des Angriffs der Russischen Föderation auf die Ukraine in den vergangenen Jahren stark gestiegenen Endkundenpreise für Strom und Gas gefährden die Wettbewerbsfähigkeit deutscher energieintensiver Unternehmen und behindern die Transformation der Wirtschaft.

Die aktuellen Maßnahmen der Bundesregierung - wie die Finanzierung der Gasspeicherumlage aus dem Bundeshaushalt, die Reduzierung der Stromsteuer für das produzierende Gewerbe und die Landwirtschaft und der Zuschuss zu den Übertragungsnetzentgelten - zur Entlastung von

Verbraucherinnen und Verbrauchern und insbesondere Unternehmen bei den Energiekosten werden als erster Schritt begrüßt.

Der Forderung des Landes nach einem Transformationsstrompreis, einer Ausweitung der Netzentgeltzuschüsse auf netzbezogene Umlagen sowie einer Absenkung der Stromsteuer für alle Verbrauchergruppen ist die Bundesregierung indes bisher nicht nachgekommen.

3. die Ausbaudynamik bei der Energiewende verstetigt wird

4. Planungssicherheit für Unternehmen bei der Energieversorgung geschaffen wird

Der Ausbau der erneuerbaren Energien trägt zur Erweiterung des Energieangebotes bei und wirkt damit preissenkend. Die stark gestiegenen Genehmigungszahlen insbesondere bei der Windenergie sind ein Zeichen für die Wirksamkeit der von der Landesregierung eingerichteten Task Force Energiewende, in deren Fokus unter anderem die Vereinfachung von Genehmigungs- und Planungsprozessen stehen.

Für eine Verstetigung des positiven Trends braucht es verlässliche gesetzliche Rahmenbedingungen insbesondere bei den Ausbauzielen für Industrie und Behörden.

5. der weitere Ausbau des Stromnetzes vorangetrieben wird, um die Energieversorgung langfristig zu sichern

Bei Stromnetzen werden in den kommenden Jahren und Jahrzehnten erhebliche Investitionen erforderlich sein, sodass das bisherige System zur Finanzierung der Netzausbaukosten allein über die Stromnetzentgelte und damit über die Netznutzerinnen und -nutzer an seine Grenzen stößt. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat die Bundesregierung bereits im Juni 2024 um die Prüfung von Instrumenten gebeten, mit denen in der Übergangsphase eine Begrenzung des Anstiegs der Stromnetzentgelte für Verbraucherinnen und Verbraucher und Unternehmen auf ein sozial sowie zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen vertretbares Maß ermöglicht wird.

Zur Beschleunigung des Netzausbauvorhabens setzt sich das Land Niedersachsen weiterhin für die Erdkabeltechnologie ein.

6. die strategische Industrieproduktion in Deutschland gezielt gefördert wird

Eine Förderung der strategischen Industrieproduktion ist für Deutschland und insbesondere für Niedersachsen vor dem Hintergrund der Transformation sowie insbesondere mit Blick auf geoökonomische und -politische Entwicklungen unabdingbar. Dabei stehen unter anderem folgende Maßnahmen im Fokus:

- eine strategische Industriepolitik, die industrielle Prozesse branchenübergreifend in den Blick nimmt,
- die Unterstützung neuer, strategisch wichtiger Bereiche zur Erschließung neuer Geschäftsfelder, wie zum Beispiel künstliche Intelligenz, Quantencomputing und Bioökonomie, sowie
- der Aufbau neuer Wertschöpfungsketten, wie zum Beispiel Batterieforschung, -produktion und -recycling.

7. *in Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern eine Prämie für reine E-Autos eingeführt und die steuerliche Privilegierung auf E-Autos beschränkt wird, um den Markthochlauf klimafreundlicher Mobilität weiter zu fördern*

Zum Hochlauf des Absatzes von Elektroautos hat die ehemalige Förderung der Elektromobilität durch Kaufprämien, der sogenannte Umweltbonus, wesentlich beigetragen. Eine Prämie unter Berücksichtigung unter anderem sozialer Aspekte sowie der Elektrifizierung gewerblicher und öffentlicher Fahrzeugflotten kann dazu beitragen, den Markthochlauf klimafreundlicher Mobilität zu beschleunigen, indem sie den Kauf von Elektrofahrzeugen attraktiver macht.

Derzeit gibt es verschiedene steuerliche Vorteile beim Kauf bzw. der Nutzung von E-Autos. Mit dem Gesetz für ein steuerliches Investitionsförderungsprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland, dem „Investitions-Booster“, wurden etwa die Abschreibungsmöglichkeiten für betriebliche Elektrofahrzeuge verbessert.

Bei einer Ausdehnung der bisherigen steuerlichen Privilegierungen oder aber auch der Neueinführung weiterer steuerlicher Privilegien für E-Fahrzeuge ist zu beachten, dass der Grundsatz der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit und der Grundsatz der Gleichmäßigkeit der Besteuerung gewahrt werden müssen. Hierbei gilt es auch zu bedenken, dass jegliche Sonderregelungen mit weiterem Prüfaufwand verbunden sind und dem Ziel des Bürokratieabbaus somit entgegenlaufen könnte.

8. *der flächendeckende Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektromobilität konsequent vorangetrieben wird, insbesondere an Hauptverkehrsachsen und in städtischen Wohnquartieren, in denen Fahrzeuge nicht auf dem eigenen Grundstück abgestellt werden*

Der Bund setzt sich aktuell bereits mit gezielten Programmen für den Ausbau von Schnellladeinfrastruktur ein. Mit dem „Deutschlandnetz“ und dem „Lkw-Schnellladenetz entlang der Bundesautobahnen“ werden entsprechende Infrastrukturen auf den Weg gebracht.

Beim bedarfsgerechten Ladeinfrastrukturaufbau werden unter anderem die Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Siedlungsstrukturen berücksichtigt. Ein bedarfsgerechter Ladeinfrastrukturaufbau muss diese Unterschiede zum Beispiel durch Anzahl und Verteilung von öffentlicher und nicht-öffentlicher sowie Normal- und Schnellladeinfrastruktur berücksichtigen. Diese Aspekte fließen unter anderem in der notwendigen Detailtiefe auch in die individuelle Erstellung der Ladeinfrastrukturkonzepte für die Kommunen ein.

9. *eine Vereinheitlichung der Ladeinfrastruktur im Sinne transparenter Preisgestaltung sowie einfacher und barrierefreier Bezahl- und Nutzungsverfahren erreicht wird, um das Laden von Elektrofahrzeugen verbraucherfreundlicher zu gestalten*

Ziel ist es, eine einfache und einheitliche Bezahlabwicklung zu gewährleisten, um die Nutzung von Ladestationen für alle Fahrerinnen und Fahrer möglichst komfortabel zu machen. Notwendig ist darüber hinaus eine verbraucherfreundliche Preisgestaltung von Ladestrom. In der Ladesäulenverordnung ist bereits geregelt, dass Ladesäulen für Elektrofahrzeuge grundsätzlich offen für alle Nutzer und Nutzerinnen sein sollen. Zudem wird gefordert, dass die Nutzer nicht auf bestimmte Anbieter beschränkt sind, die sogenannte Interoperabilität.

10. die Elektrifizierung der Flotten in Unternehmen und Verwaltungen beschleunigt wird

Hierzu wird auf die Antworten 3 und 4 (Teil III) verwiesen.

11. ein bundesweites Modell zur Finanzierung von Schnellladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf den Weg gebracht wird, um klimafreundliche Logistik zu fördern

Insbesondere mit dem „Lkw-Schnellladenetz entlang der Bundesautobahnen“ hat der Bund bereits den Nukleus eines Ladenetzes für schwere Nutzfahrzeuge initiiert und finanziert diesen auch. Parallel dazu überlegt der Bund, den - vorauslaufenden - Stromnetzausbau für die Versorgung der Schnellladeinfrastruktur auf den Rastanlagen an den Autobahnen auf den Weg zu bringen.

12. Geprüft wird, wie die steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten für Investitionen in klimaneutrale Technologien signifikant verbessert werden können, um Unternehmen den Umstieg zu erleichtern

Mit dem Ziel der Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland durch ein steuerliches Investitionsförderprogramm sind verschiedene Maßnahmen von der Bundesregierung eingeführt worden.

Im März dieses Jahres hat der damalige Wirtschaftsminister Olaf Lies gemeinsam mit Vertretern von Kammern, Gewerkschaften und Verbänden ein Positionspapier veröffentlicht, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes durch eine Kombination aus strategischer Politik, Bürokratieabbau, Investitionen und Innovationen zu stärken und dadurch Arbeitsplätze zu sichern sowie Innovationen zu ermöglichen. Das Positionspapier richtet sich vorrangig an die Bundesregierung und beinhaltet unter anderem auch den Aspekt „Investitionsanreize über Superabschreibungsmöglichkeiten insbesondere zum klimaneutralen Umbau der Wirtschaft“.

13. der Ausbau der Wasserstoffwirtschaft mit einem klaren regulatorischen Rahmen und einer gezielten Förderung für Wasserstoffnetze beschleunigt wird

Niedersachsen unterstützt nachdrücklich das Ziel des Bundes, zügig eine Kerninfrastruktur für den Import und den überregionalen Transport von Wasserstoff aufzubauen. Um eine umfassende Wasserstoffversorgung zu gewährleisten, müssen diese Pläne mit dem Ausbau der Elektrolysekapazitäten und der großen industriellen Anwendungen synchronisiert werden und auch eine breite Einbindung in das europäische Netz sicherstellen.

Für eine flächendeckende Versorgung fördert das Land die IPCEI-Großvorhaben der Wasserstoffwirtschaft im Umfang von insgesamt 755 Millionen Euro.

Ein langfristig stabiles und investitionsfreundliches regulatorisches Umfeld ist entscheidend, um Wasserstoff als Schlüsselenergie für die Zukunft zu etablieren.

In Bezug auf die Grünstromkriterien, RED II Delegated Act, sollte eine Verlängerung der Übergangszeiträume geprüft werden.

14. ein beschleunigtes Planungsrecht für Infrastrukturprojekte eingeführt wird, welche der Transformation zur Klimaneutralität dienen, um Genehmigungsverfahren für diese Verkehrs- und Energieprojekte drastisch zu verkürzen

Bund und Länder arbeiten eng zusammen, um die Beschleunigung der Verfahren in vielen Bereichen deutlich zu dynamisieren. Hierzu wurde ein Bund-Länder-Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung geschlossen, der gemeinsam erarbeitete und abgestimmte Maßnahmen enthält. Der Bund-Länder-Pakt enthält Maßnahmen zur Beschleunigung und Vereinfachung des Planungsrechts für Infrastrukturvorhaben. Diese werden in Niedersachsen unter der übergeordneten Landesstrategie „Einfacher, schneller, günstiger“ konsequent umgesetzt.

Niedersachsen hat sich bereits in der Vergangenheit gegenüber dem Bund beständig für eine Verfahrensbeschleunigung eingesetzt und wird auch zukünftig aktiv an der Erreichung dieses Ziels mitwirken.

Aussprache

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Gestatten Sie mir eine Feststellung. Wir haben schon im Plenum diskutiert. Ich habe viele Punkte, zu denen Sie ausgeführt haben, mit einem Haken versehen. Sie haben geschildert, dass Sie an allem, was in dem Antrag angeführt wird, schon arbeiten. Insofern stelle ich anheim zu überlegen, ob dieser Antrag überhaupt benötigt wird. Ich schlage deshalb vor, dass Sie alles das, was Sie in dem Antrag anführen, „begrüßen“.

Ich habe sehr aufmerksam zugehört, wie Sie die einzelnen Punkte bewertet haben. Sie haben den Antrag mit „Niedersachsen 2030 - starker Standort, starke Wirtschaft“ überschrieben. Bei einer solchen Überschrift stellt sich die Frage, was alles in dem Papier nicht benannt wird.

Der Antrag enthält Aussagen zu Standortfaktoren, die NiedersachsenMetall angesprochen hat, wie die die Elektro- und Fahrzeugindustrie tangierende Wasserstoffinfrastruktur und Ladeinfrastruktur. Es gibt aber noch darüber hinausgehende Themen, wie zum Beispiel die Luft- und Raumfahrt, bei der sich die Frage stellt, ob dort Akzente gesetzt werden sollten. Wäre die Luft- und Raumfahrt aus Sicht der Landesregierung ein Thema, das man aufgreifen sollte, wenn man sich schon um den Standort bemüht?

Daneben stellt sich die Frage, mit welcher Intensität der Straßenbau forciert werden sollte. In meinem Wahlkreis hat ein Unternehmen seinen Sitz, das Stahlelemente für Brückenbauwerke für einen internationalen Abnehmerkreis baut. Der Unternehmer hat mir gesagt, dass er seine Produkte inzwischen größtenteils über Rotterdam verschifft, weil er sie auf dem deutschen Straßennetz gar nicht mehr transportiert bekommt. Angesichts solcher Entwicklungen müssen wir uns doch auch darüber Gedanken machen, welche Standortvoraussetzungen wir schaffen müssen. Aus meiner Sicht muss gezielt in den Straßenbau investiert werden. Welche Position vertritt hierzu die Landesregierung?

Müssen nicht auch die Chancen genutzt werden, die sich jetzt aus dem Aufschwung in der Rüstungsindustrie ergeben? Es war sicher nicht unser aller Ziel, dass wieder mehr Geld in Rüstung investiert werden muss. Wenn nun aber Geld für Rüstung zur Verfügung gestellt wird, wäre es doch gut, wenn unsere Region an dieser Wertschöpfung partizipieren würde. Wir partizipieren ja in Niedersachsen an der Aufrüstung durch Eröffnung neuer Standorte wie vor Kurzem in Unterlüß.

Wir haben in der Aussprache über den Haushalt sehr intensiv die Frage der Häfen diskutiert. Meines Erachtens ist in Bezug auf die Häfen die alles überragende Frage, inwieweit über sie die Versorgung des Landes mit Energie, zum Beispiel mit Wasserstoff, möglich ist - eine Frage, die jetzt zunehmend in den Fokus rückt.

Ich vermisse diese Themen in dem Antrag. Wäre es nach Ansicht der Landesregierung sinnvoll, den Antrag um diese Aspekte zu ergänzen?

RD Haneklaus (MW): Wir nehmen diese Aspekte natürlich zur Kenntnis. Ich kann aus dem Referat des MW, das auch für die Industriepolitik zuständig ist, entgegnen, dass viele der Maßnahmen, die wir zur Zeit durchführen, insbesondere der strategische industriepolitische Ansatz „Powerhouse Niedersachsen“ oder die Transformationsbegleitung seitens der Automotive Agentur oder die Transformationsbegleitung der Landesinitiative Niedersachsen Aviation das Ziel 2030 und darüber hinaus eint. Ein Transformationsprozess wird unseres Erachtens länger andauern. Deshalb meine ich, dass diese Maßnahmen sehr auf das Ziel 2030 einzahlen werden.

Zu den Themen Straßenbau und Häfen bin ich leider nicht sprechfähig. Wir können Ihre Fragen zu diesen Themen aber den zuständigen Organisationseinheiten im MW übermitteln.

Abg. Christoph Bratmann (SPD): Gestatten Sie mir, dass ich mich nach dieser umfassenden Unterrichtung auf eine kurze Anmerkung beschränke. Der Antrag adressiert nicht alle Herausforderungen, vor denen wir stehen, er greift aber eine Menge von ihnen auf. Das ist mit Blick auf die Maßnahmen, die im Rahmen der Transformation ergriffen sind - Investitionen in die Infrastruktur und Energiesicherheit, Bezahlbarkeit von Energie -, klar zu erkennen. Viele Forderungen sind an den Bund zu adressieren, weil vieles, was unsere Wirtschaft und Industrie umtreibt, nur *mit* der Bundesebene oder aber nur *auf* der Bundesebene gelöst werden kann.

Ungeachtet dessen ist deutlich geworden, dass die Niedersächsische Landesregierung, hier vertreten durch das Wirtschaftsministerium, bereits an Lösungen arbeitet. Da die Landesregierung diese Themen schon intensiv bearbeitet, bedarf es nicht eines Beschlusses über diesen Antrag, damit sie beginnt, sich mit diesen Themen zu befassen. Es handelt sich in vielen Bereichen um fortlaufende Aufgaben, über die vielfach, auch mit der Opposition, Einigkeit besteht. Im Kern geht es bei diesem Antrag um den Erhalt und die Stärkung unseres Industrie- und Wirtschaftsstandortes.

Die Koalitionsfraktionen werden auf der Grundlage der Erkenntnisse, zu denen wir durch diese Unterrichtung gelangt sind, die Antragsberatung fortsetzen.

Abg. Christian Frölich (CDU): Ich will an den Redebeitrag von Herrn Bratmann anschließen. Mit dem Antrag „Niedersachsen 2030 - starker Standort, starke Wirtschaft“ wird die Stärkung unserer Wirtschaft verfolgt. Ich bin heute Nachmittag in meinem Wahlkreis unterwegs und habe schon angekündigt, dass ich heute Morgen durch die Unterrichtung Antworten auf Fragen nach den Möglichkeiten zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes erhalten werde. Was sage ich heute Nachmittag der Spedition Sommer in Gieboldehausen, die sich gerne einen elektrisch betriebenen Lkw zulegen würde und auch die Kosten nicht scheut, die Ladeinfrastruktur auf ihrem Gelände herzustellen, deren Zuleitung im öffentlichen Straßenraum aber nicht über die dafür erforderliche Leistungsfähigkeit verfügt, mit der Folge, dass in diesem ländlich geprägten Raum ein Anschluss einer solchen Ladeinfrastruktur an das öffentliche Stromnetz nicht möglich ist?

Was sage ich der Firma Harz Guss Zorge, die auf ihrem Betriebsgelände gerne eine Windenergieanlage errichten möchte, um dadurch ihren Strombedarf teilweise zu decken, allerdings verpflichtet ist, die Anlage an das Netz anschließen zu lassen, mit der Folge, dass sie für den Bezug des selbst hergestellten Stroms Netzentgelte entrichten muss? Diese Folge einer Unternehmensinvestition stellt keine Stärkung der Wirtschaft dar. Was sage ich den Vertretern dieser beiden Unternehmen heute Nachmittag?

Herr **Bobzien** (StK): Beides sind Einzelfälle, zu denen wir keine Auskunft geben können, weil wir die Sachverhalte nicht im Detail kennen. Allerdings sind uns die Fragen, die mit dem Netzausbau zusammenhängen, bekannt. Wir arbeiten an Lösungen. Die Problemlage bei Harz Guss Zorge ist uns natürlich bekannt. Der Wunsch von Harz Guss Zorge nach Errichtung einer Windenergieanlage allerdings ist mir nicht bekannt. Was den Wunsch nach einem verfügbaren Stromanschluss seitens der Spedition Sommer angeht, so müsste das Unternehmen mit dem Netzbetreiber in Kontakt treten. Das ist wahrscheinlich erfolgt. Dieser Fall ist mir allerdings nicht bekannt.

Abg. **Christian Frölich** (CDU): Sie haben bestätigt, dass Harz Guss Zorge Ihnen nicht unbekannt ist. Das ist das erste Projekt der Taskforce Energiewende. Insofern sollte die Problematik dieses Unternehmen im Ministerium bekannt sein.

Nachdem ihm keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, beendet Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) die Aussprache über die Unterrichtung und kündigt an, den Entschließungsantrag wieder auf die Tagesordnung zu setzen, wenn die Fraktionen ihm hierzu Beratungsbedarf signalisierten.
