

## Unterrichtung

Hannover, den 24.04.2025

Die Präsidentin des Niedersächsischen Landtages  
- Landtagsverwaltung -

### **Resolution des Niedersächsischen Landtages zur aktuellen Krise bei Volkswagen**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 19/5323

Beschluss des Landtages vom 06.11.2024 - Drs. 19/5733 - nachfolgend abgedruckt:

### **Resolution des Niedersächsischen Landtages zur aktuellen Krise bei Volkswagen**

Die Krise bei Volkswagen ist das Resultat mehrerer wirtschaftlicher und struktureller Herausforderungen.

Die daraus resultierenden Debatten um Werksschließungen und die Verunsicherung der Beschäftigten und der Öffentlichkeit machen deutlich, dass Volkswagen als einer der größten Arbeitgeber Niedersachsens schnellstmöglich in ruhiges Fahrwasser kommen muss. Auch die Zulieferer sind in besonderem Maße von dieser Entwicklung betroffen.

Der Landtag erkennt an:

- Volkswagen spielt eine zentrale Rolle in der niedersächsischen Wirtschaft und ist entscheidend für die regionale Wertschöpfung und die Sicherung von Arbeitsplätzen.
- Eine Sozialpartnerschaft, die die Beschäftigten einbezieht und den Dialog zwischen Management, Gewerkschaften und Betriebsräten fördert, ist essenziell für eine sozialverträgliche Transformation.
- Der Transformationsprozess hin zur Elektromobilität ist unumgänglich, um die Wettbewerbsfähigkeit von Volkswagen zu sichern und die Klimaziele zu erreichen.
- Niedersachsen ist mit seiner Nähe zu erneuerbaren Energien, einem umfassenden Netzwerk an Zulieferern und seiner guten Infrastruktur prädestiniert, die Elektromobilität entscheidend mitzugestalten.

Der Landtag bittet die Landesregierung, sich für die folgenden Punkte einzusetzen:

1. Arbeitsplätze sichern und Sozialpartnerschaft stärken
  - Der Landtag begrüßt, dass der Vorstand und die IG Metall beschlossen haben, zeitnah Gespräche über die Haustarifvereinbarungen bei Volkswagen aufzunehmen. Einschnitte dürfen nicht allein zulasten der Belegschaften gehen. Ein neuer, langfristiger Beschäftigungssicherungsvertrag muss weiterhin sicherstellen, dass Arbeitsplätze geschützt und alle Standorte in Niedersachsen erhalten bleiben. Umschulungen und Weiterbildungen für die Beschäftigten sind notwendig, um sie auf die Zukunft vorzubereiten.
  - Es liegt darüber hinaus in der Verantwortung des Vorstandes, Vorschläge für einen zukunftsfähigen und modernen VW-Konzern vorzulegen.
2. Transformation und Elektromobilität fördern
  - Bundesweit muss die Transformation hin zur Elektromobilität beschleunigt werden, indem günstige staatliche Rahmenbedingungen geschaffen und bürokratische Hürden abgebaut werden.
  - Der Bund muss neue Anreize zum Kauf von E-Autos initiieren, um den Absatz in der aktuellen Krise anzukurbeln.

- Der VW-Vorstand muss seinerseits schnellstmöglich die Grundlage für ein attraktives und für alle bezahlbares Angebot im E-Auto-Segment legen. Es bedarf eines E-Volkswagens.
3. Strompreise senken
- Für den Kauf von E-Autos ist die Entwicklung der Strompreise von hoher Bedeutung. Der Landtag begrüßt daher den weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien und der Stromnetze. Ebenso ist es richtig, dass die Bundesnetzagentur zum 01.01.2025 ein neues Berechnungsmodell implementiert, um in Regionen mit vielen erneuerbaren Energien die Netzentgelte erheblich zu senken. Der Landtag will weitere Anreize für günstige Strompreise etwa durch „Nutzen statt Abregeln“ oder dynamische Stromtarife gerade für die Ladesäuleninfrastruktur schaffen. Ebenso gilt es, die Rahmenbedingungen für günstigen Ladestrom in Zeiten und Regionen zu unterstützen, in denen es besonders hohe Überschüsse von erneuerbaren Energien gibt.
  - Um die Strompreise für Kundinnen und Kunden weiter zu senken, sollten die Strompreise von erzeugungsfremden Abgaben befreit und die Stromsteuer auf das europäische Mindestniveau abgesenkt werden. Ebenso sollte der notwendige Ausbau der Netzinfrastruktur - wie andere Infrastruktur auch - durch den Bundeshaushalt und nicht die Stromkunden bezahlt werden.
4. Infrastruktur und Investitionen sicherstellen
- Die Ladeinfrastruktur muss massiv ausgebaut werden, um das Ziel der Versorgungssicherheit zu erreichen. Eine maßgebliche Rolle spielt hier die Versorgungsaufgabe für Tankstellen, die inhaltlich verschärft und auf Betreiber von weniger als 200 Tankstellen ausgedehnt werden sollte.
  - Ebenso sind Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz und Wohnort weiter auszubauen.
  - Intelligente Ladefunktionen (Vehicle to grid, vehicle to home) bieten die Chance für ein effizienteres und kostensparendes Energiemanagement. Das Land setzt sich beim Bund für eine Verbesserung der gesetzlichen Grundlagen ein.
  - Kommunen und Betreiber von Ladeinfrastruktur sollen auf standardisierte, vereinfachte Genehmigungsprozesse zurückgreifen.
  - Der Erlass eines Bundesbeschleunigungsgesetzes für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sollte geprüft werden.
5. Sondervermögen Transformation im Grundgesetz verankern
- Es gibt bei der Finanzierung großer öffentlicher Zukunftsaufgaben in Deutschland einen Reformbedarf. Um den Herausforderungen der Transformation generell, insbesondere aber in der Automobilindustrie als Leitindustrie gerecht zu werden und dringend notwendige Investitionen in Infrastruktur, Ladeinfrastruktur sowie Forschung und Entwicklung zu ermöglichen, werden zusätzliche Investitionsmöglichkeiten benötigt.
  - Damit die Schuldenbremse nicht länger eine Investitionsbremse ist, muss sie reformiert werden. Die strukturelle Kreditaufnahmemöglichkeit sollte mit den EU-Vorgaben harmonisiert und zugunsten der Länder angehoben werden.
  - Darüber hinaus sollte analog zum Bundeswehrsondervermögen ein kreditfinanziertes „Sondervermögen Transformation“ im Grundgesetz verankert werden. Dies ist ohne Konflikt mit der Schuldenbremse möglich. Dieses Sondervermögen würde es ermöglichen, gezielt in Zukunftsprojekte wie den Ausbau der Elektromobilität, Dekarbonisierung und Digitalisierung zu investieren, ohne das langfristige Haushaltsgleichgewicht zu gefährden.

6. Langfristige Wettbewerbsfähigkeit sichern
- Um den internationalen Herausforderungen, insbesondere durch asiatische Hersteller, gerecht zu werden, muss Volkswagen verstärkt in innovative Technologien und neue Märkte investieren können. Niedersachsen muss seine Position als führender Standort in der Automobilbranche festigen und ausbauen. Dies kann langfristig nur gelingen, indem die jetzigen Standorte gehalten und zukunftsfähig gemacht werden. Für die Ansiedlung einer weiteren Batteriezellfertigung zum Erhalt der Wertschöpfungstiefe sind wettbewerbsfähige Industriestrompreise eine Voraussetzung. Die Bundesregierung ist aufgefordert, mit der EU-Kommission über die Ausweitung der Strompreiskompensation auf die Batteriezellfertigung zu verhandeln. Zudem muss zur langfristigen Stabilisierung der Ausbau der Stromnetze aus dem Bundeshaushalt finanziert werden.
  - Der Landtag will das Potenzial der erneuerbaren Energien, insbesondere der Windenergie, effizient nutzen und die Hafeninfrastruktur weiterentwickeln. Durch die Bereitstellung von bezugsfertigen Gewerbeflächen mit leistungsfähiger Energieinfrastruktur wird das Land attraktiv für energieintensive Unternehmen und zudem auch für Zulieferunternehmen von Volkswagen. So können neue Betriebe angesiedelt und bestehende Unternehmen langfristig an den Standort gebunden werden.
  - Benötigt werden eine noch engere Zusammenarbeit zwischen dem Bund und der EU, um die deutschen und europäischen Hersteller im globalen Wettbewerb zu unterstützen. Dazu gehören die Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen, die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs und der Abbau von Handelshemmnissen. Zudem sollen Kooperationen und Joint Ventures gefördert werden, um den Technologievorsprung auszubauen.
  - Der beschlossene europaweite Umstieg auf Elektromobilität muss weiterverfolgt werden. Dazu gehören auch die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottenziele. Bisher werden diese jahresweise bemessen und benachteiligen Unternehmen in der Transformation gegenüber Unternehmen, die als Hersteller von E-Autos gestartet sind. Um den Unternehmen das Erreichen der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte zu erleichtern, fordert der Landtag die Bundesregierung und die EU-Kommission auf, die zurzeit geltende sprunghafte Absenkung des Grenzwertes durch eine schrittweise Absenkung zu ersetzen, ohne die Gesamtziele infrage zu stellen.

Antwort der Landesregierung vom 17.04.2025

Zu 1:

Die Landesregierung begrüßt, dass zum Jahresende 2024 eine Einigung in den Tarifverhandlungen und zur künftigen Belegung der VW-Standorte erzielt werden konnte. Hierzu wurde der Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung des Niedersächsischen Landtags am 14.03.2025 in vertraulicher Sitzung unter Beteiligung des Konzernbetriebsrates und des Vorstandes der Volkswagen AG sowie der IG Metall unterrichtet.

Durch den Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen und eine vereinbarte Beschäftigungsgarantie bis zum Jahr 2030 sowie Perspektiven für die bestehenden Standorte konnten wichtige Signale gesetzt werden. Die Ergebnisse müssen nun in die Umsetzung gehen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Herausforderungen des VW-Standortes Osnabrück, der bis zum Jahr 2027 gesichert ist.

Die Landesregierung wird daher den Dialog mit dem Volkswagen-Konzern und den Arbeitnehmervertreterinnen und -vertretern auch nach der Tarifeinigung aktiv weiterführen.

Zu 2:

Die Elektromobilität spielt eine wesentliche Rolle bei der Erfüllung der Klimaziele und der Transformation des Verkehrssektors hin zur Klimaneutralität. Es wurde in vielen Studien nachgewiesen, dass elektrische Antriebe eindeutig die effizienteste Methode für den Antrieb von Fahrzeugen sind. Wie bei neuen Technologien und umfassenden Transformationen üblich, bedarf es aber einer sinnvollen Unterstützung von staatlicher Seite zur Verbreitung einer flächendeckenden Elektromobilität. Zugleich ist offensichtlich, dass, je schneller der Umstieg gelingt, desto früher die gesetzten Klimaziele,

eine klimagerechte elektromobile Wertschöpfungskette und nicht zuletzt eine CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität erreicht werden können.

Damit dies gelingen kann, müssen für die Verbraucherinnen und Verbraucher Anreize gesetzt werden. Deshalb sind beim Umstieg auf die Elektromobilität, neben einer gut ausgebauten Ladeinfrastruktur, auch die eigenen Kosten (Ladestrompreise) und Erfahrungen mit der Elektromobilität von hoher Relevanz. Die Bundesregierung hat bereits zahlreiche Aktivitäten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur initiiert. Insbesondere mit den Masterplänen Ladeinfrastruktur I und II des Bundes sind wichtige Schritte zur Etablierung der Elektromobilität in Deutschland eingeleitet worden.

Zudem müssen Anreize für den konsequenten Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur durch privatwirtschaftliche Akteure in Form von weiteren Instrumenten (z. B. durch zinslose Kredite) geschaffen werden. Neben dem Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur ist auch die private Ladeinfrastruktur und deren weiterer Ausbau von Bedeutung und muss verstetigt werden. Dadurch kann der Druck auf das Anwachsen der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur verringert und unter Berücksichtigung neuer Instrumente, wie dynamischer Stromtarife, ein attraktiver Ladestrompreis für private Haushalte geschaffen werden.

Dem Bund kommt durch seine Zuständigkeit für die Bundesfernstraßen und auf Grundlage des Masterplans Ladeinfrastruktur II des Bundes eine übergeordnete Rolle zu. Die Landesregierung unterstützt und begleitet deshalb die Vorhaben des Bundes zum Deutschlandnetz und zum Lkw-Schnellladenetz. Die Landesregierung hat sich zudem im Bundesrat für eine verbraucherfreundliche Preisgestaltung von Ladestrom und das bidirektionale Laden eingesetzt.

Die Ende 2023 ausgelaufene Kaufprämie für Elektro-Pkw hat zum Einbruch des Absatzes der E-Mobilität geführt und einem Vertrauensverlust bei den Konsumentinnen und Konsumenten geführt. Bundesweite Anreize für den Kauf von E-Autos und die Etablierung der E-Mobilität sind aus Sicht der Landesregierung dringend notwendig, um eine ausreichende Marktdurchdringung der E-Mobilität zu erreichen. Ziel muss die Stärkung des E-Auto-Absatzes sein, die der heimischen Automobilindustrie zugutekommt und gleichzeitig Mitnahmeeffekte und soziale Ungerechtigkeiten ausschließt. Hierfür wird sich die Landesregierung auch gegenüber einer neuen Bundesregierung einsetzen.

Einzelwirtschaftliche Entscheidungen zur Produktpalette werden im Unternehmen getroffen. Hierfür trägt der Vorstand der Volkswagen AG die operative Verantwortung.

Zu 3:

Die Landesregierung setzt sich intensiv dafür ein, dass Unternehmen, Verbraucherinnen und Verbraucher bei den Stromkosten gezielt entlastet werden.

Das Land hat ein Konzept mit konkreten Maßnahmen zur Einführung eines Transformationsstrompreises veröffentlicht und an die Bundesregierung übersandt. Gemeinsam mit den Akteuren des Wirtschaftsförderungsrates wurde zudem ein Positionspapier „Transformation ermöglichen - Entlastung bei den Energiepreisen sicherstellen“ entwickelt und veröffentlicht.

Niedersachsen hat auf Bundesebene für die Umsetzung der aufgezeigten Handlungsbedarfe geworben und überdies zentrale Forderungen in Beschlüssen von Ministerkonferenzen verankert.

Das Strompreispaket der Bundesregierung vom 09.11.2023 hat bereits einige Forderungen Niedersachsens aufgegriffen. Zudem hat die Bundesnetzagentur ein Instrument für mehr Fairness bei den Verteilnetzentgelten im Stromsektor umgesetzt, das seit dem 01.01.2025 für Entlastung in Regionen mit besonders hohen Anteilen erneuerbarer Energien sorgt. Im Rahmen der Konsultation dieses Instruments hat sich die Landesregierung erfolgreich dafür eingesetzt, dass niedersächsische Regionen mit besonders hohen Anteilen erneuerbarer Energien deutlich stärker entlastet werden, als es das ursprünglich von der Bundesnetzagentur geplante Modell vorsah. Die konkrete Entlastung in den betroffenen Netzgebieten wird überdies jedes Jahr neu festgelegt und kann bei einem weiter erfolgreichen Ausbau der erneuerbaren Energien in Niedersachsen entsprechend weiter ansteigen.

Die Landesregierung begrüßt die bereits umgesetzten Maßnahmen, sieht jedoch in der Summe noch keine hinreichende Entlastung bei den Stromkosten. Dies betrifft neben der noch offenen Ausweitung der Stromsteuersenkung auf alle Verbrauchsgruppen insbesondere eine generelle Absenkung der Stromnetzentgelte mithilfe von Bundeszuschüssen. Die Landesregierung hat daher im vergangenen

Jahr im Bundesrat für eine konsequent auf das Ziel der Treibhausgasneutralität ausgerichtete Reform der Abgaben und Umlagen im Energiebereich gestartet. Zudem hat sie in Berlin im Rahmen der Veranstaltung „Nutzerbasierte Stromnetzfinanzierung - (k)ein Modell mit Zukunft?“ für eine strukturelle Entlastung von Stromverbraucherinnen, Stromverbrauchern und Unternehmen bei den Stromnetzentgelten durch eine zumindest anteilige Refinanzierung der Stromnetzkosten über den Bundeshaushalt geworben.

Mit besonderem Fokus auf die Transformation des Verkehrssektors hat die Energieministerkonferenz am 08.11.2024 auf niedersächsische Initiative einstimmig den Beschluss „Stärkung der Elektromobilität“ verabschiedet. Mit diesem Beschluss wird die Bundesregierung u. a. gebeten, die Rahmenbedingungen für Ladestromtarife substantiell zu verbessern und überdies eine eigene energierechtliche Definition eines dynamischen Ladestromtarifs zu prüfen.

Niedersachsen hat sich darüber hinaus im Bundesrat für eine verbraucherfreundliche Preisgestaltung von Ladestrom (BR-Drucksache 602/24) eingesetzt. Die aktuelle Preisgestaltung des öffentlichen Ladestroms hemmt den Transformationsprozess hin zur Elektromobilität, weshalb das dringende Erfordernis zur Prüfung einer kostengünstigen Neugestaltung der Ladestrompreise besteht. Der Ladestrompreis muss daher so gestaltet werden, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher mit Elektrofahrzeugen einen monetären Vorteil gegenüber der Nutzung fossiler Kraftstoffe haben. Die Begrenzung der Ladestromkosten ist essenziell, um die Attraktivität von Elektrofahrzeugen weiter zu steigern und die Betriebskosten, insbesondere auch für Flottenfahrzeuge, zu senken.

Zu 4:

Der Bund setzt sich aktuell bereits mit gezielten Programmen für den Ausbau von Schnellladeinfrastruktur ein. Mit dem „Deutschlandnetz“ will der Bund insgesamt auf mehr als 1 000 Standorten rund 9 000 Schnellladepunkte für Pkw errichten lassen. Hiermit sollen u. a. „weiße Flecken“ auf der Landkarte geschlossen werden, sodass Schnellladeinfrastruktur überall in Deutschland kurzfristig angefahren werden kann. Hierzu wurden in Ausschreibungsverfahren 900 Regionalstandorte und 200 Autobahnstandorte für die Errichtung und den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur vergeben, auf welchen nun sukzessive der Ladeinfrastrukturausbau umgesetzt wird.

Ergänzend zum „Deutschlandnetz“ wurde mit dem „Lkw-Schnellladenetz entlang der Bundesautobahnen“ ein Initiaalladenetz zum Laden von Elektro-Lkw auf den Weg gebracht. An 350 Standorten entlang der Bundesautobahnen sollen Ladepunkte entstehen, die auf die spezifischen Bedarfe von schweren Nutzfahrzeugen ausgerichtet sind. Ziel ist es, die Errichtung und den Betrieb von rund 1 800 MCS-Ladepunkten (Megawatt Charging System) und rund 2 400 CCS-Ladepunkten (Combined Charging System) auf ca. 220 bewirtschafteten und ca. 130 unbewirtschafteten Rastanlagen voranzutreiben.

Die sogenannte Tankstellenversorgungsauflage wurde von der bisherigen Bundesregierung nicht weiterverfolgt. Es bleibt abzuwarten, ob die künftige Bundesregierung dieses Thema wieder aufgreift.

Da beim Laden von Elektrofahrzeugen insbesondere die Standzeiten der Fahrzeuge zu berücksichtigen sind, sind das Laden@Home und das Laden@Work von besonderer Relevanz. Speziell für Verbraucherinnen und Verbraucher, die in Mehrfamilienhäusern ohne eigene Stellplätze und damit ohne eigene Ladesäule leben, ist das Laden bei der Arbeit wichtig, um den Umstieg auf die Elektromobilität zu befördern und deren Teilnahme an der Antriebswende zu ermöglichen. Die Möglichkeit von verlässlichem Laden@Work bietet zudem Anreize für die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, beispielsweise bei der Gewinnung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wobei dienstliche und finanzielle Gleichberechtigungsinteressen ausgewogen berücksichtigt werden müssen.

Momentan kann davon ausgegangen werden, dass die nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur in den ländlichen Bereichen von den Nutzerinnen und Nutzern bedarfsgerecht aufgebaut wird. In den städtischen Gebieten hingegen werden öffentliche Ladesäulen benötigt. Hierauf zahlen u. a. das oben genannte Deutschlandnetz des Bundes sowie die Beratungstätigkeit der Elektromobilitätsmanagerinnen und -manager des Landes für die Kommunen ein.

Die Nutzung von Elektrofahrzeugen als mobile Stromspeicher unter Nutzung der Technologie des bidirektionalen Ladens stellt einen zusätzlichen Anreiz für den Bau von Photovoltaik-Anlagen im

privaten Bereich sowie bei Unternehmen dar. Die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge neben ihrer eigentlichen Fahraufgabe als mobilen, dezentralen Stromspeicher zu betrachten, wertet nicht nur das Konzept des Elektrofahrzeugs auf, sondern birgt zusätzlich einen erheblichen Mehrwert für das Stromnetz. Hierbei kann die elektrische Energie, mit der ein Elektrofahrzeug geladen wurde, bedarfsgerecht an das Stromnetz zurückgegeben werden. So kann während der Standzeit des Fahrzeugs das Stromnetz entlastet werden. Bei der stetig wachsenden Menge an Elektrofahrzeugen auf unseren Straßen bietet diese Technologie ein enormes Potenzial, den Stromhaushalt effizienter zu gestalten und Strom intelligent zwischenspeichern. Es kann einerseits dazu beitragen, volkswirtschaftliche Kosten zu senken und die dezentrale Stromerzeugung sowie -speicherung zu fördern, und andererseits können die Nutzer einen Kostenvorteil für den Betrieb ihrer Elektrofahrzeuge generieren. Diese Effekte können weiter gesteigert werden, weil so der Anreiz z. B. für den Bau oder die Erweiterung privater Photovoltaik-Anlagen durch den unmittelbaren Nutzen erhöht würde. Schon heute können Fahrzeuge netzdienlich laden, wenn die entsprechende digitale Technik eingesetzt wird. Auch Fahrzeuge, die nicht bidirektional laden können, also die Mehrzahl der heutigen Bestands-Elektrofahrzeuge, können so sinnvoll ins Stromsystem eingebunden werden.

Die Landesregierung hat sich im Bundesrat erfolgreich für die Technologie des bidirektionalen Ladens eingesetzt:

- Integration und Umsetzung des „bidirektionalen Ladens“ im Masterplan Ladeinfrastruktur II des Bundes.
- Handlungsempfehlungen des Beirats der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Umsetzung der Maßnahme im Masterplan Ladeinfrastruktur II wurden erstellt und veröffentlicht.
- Die Europäische Industriekoalition hat sich für das bidirektionale Laden auf gemeinsame Datenpunkte und Datenschnittstellen geeinigt.
- Regulatorische Hürden wurden/werden sukzessive durch den Bund beseitigt.

Zu 5:

Auch nach Inkrafttreten der am 18.03.2025 im Bundestag beschlossenen Änderungen beschränkt die Schuldenbremse die Verschuldung von Bund und Ländern, um strukturelle Defizite zu begrenzen und die Tragfähigkeit der öffentlichen Finanzen zu sichern. Dabei endet die bisherige Benachteiligung der Länder, sodass grundsätzlich auch auf dieser Ebene ein größerer Spielraum für Investitionen, die für Transformation und Wachstum erforderlich sind, geschaffen wird. Hierzu wird auch das in Aussicht genommene kreditfinanzierte Sondervermögen beitragen. Daher begrüßt die Landesregierung die aktuellen Maßnahmen auf Bundesebene ausdrücklich und wird konstruktiv an den weiteren zur Umsetzung erforderlichen Maßnahmen mitwirken.

Die Erweiterung der finanziellen Spielräume für die Länder gilt es nun sinnvoll zu nutzen.

Zu Ziffer 6:

Niedersachsen hat eine starke industrielle Basis in der Automobil- und Zuliefererindustrie und kann durch gezielte Investitionen und Innovationen seine Position in der Branche weiter stärken. Kernstück ist dabei auch der Aufbau neuer Wertschöpfung im Bereich der Batteriefertigung.

Zu einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft und wichtigen Ansiedlungen gehören verlässliche Energiepreise. Unsere Energiekosten sind im internationalen Vergleich zu hoch. Wir brauchen hier sehr schnell kluge Lösungen, mit denen wir die industrielle Wertschöpfungskette in Deutschland als Ganzes absichern können. Daher setzen wir uns auf Bundesebene weiter dafür ein, die Stromsteuer für alle Unternehmen auf Dauer zu senken, die Strompreiskompensation auf andere energieintensive Branchen auszuweiten, die Rahmenbedingungen für die Direktstromversorgung aus erneuerbaren Energien zu verbessern und die Netzentgelte zu reduzieren. Langfristiges Ziel muss dabei sein, den Ausbau der Netze als öffentliche Infrastruktur aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren und dadurch die Strompreise von den Netzentgelten zu entlasten. Damit werden sowohl die Unternehmen als auch die privaten Haushalte entlastet. Als Energieland Nummer 1 können wir in Niedersachsen große Mengen an sauberem Strom und künftig auch Grünen Wasserstoff bereitstellen und damit Produktion im Land langfristig absichern und so von der Dekarbonisierung der Wirtschaft und Gesellschaft profitieren.

Die Landesregierung hat sich wiederholt auf allen Ebenen für günstige Rahmenbedingungen der energieintensiven Unternehmen eingesetzt.

Gerade Unternehmen wie Volkswagen sind auf eine verlässliche und wettbewerbsfähige Energieversorgung angewiesen, um im internationalen Wettbewerb, insbesondere gegenüber asiatischen Herstellern, konkurrenzfähig zu bleiben. Eine zentrale Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der niedersächsischen Standorte ist günstiger Industriestrom, insbesondere für energieintensive Branchen wie die Batteriezellfertigung. Der Ausbau erneuerbarer Energien wie Wind- und Photovoltaikenergie trägt maßgeblich dazu bei, langfristig stabile und kosteneffiziente Strompreise zu sichern. Da die Erzeugungskosten erneuerbarer Energien in den letzten Jahren signifikant gesunken sind, zählen sie inzwischen zu den wirtschaftlichsten Optionen zur Deckung des industriellen Strombedarfs. Niedersachsen setzt daher gezielt auf den Ausbau von Windenergie an Land und auf See sowie Photovoltaik.

Mit einer installierten Leistung von derzeit 13 Gigawatt ist Niedersachsen das führende Bundesland im Bereich Windenergie an Land. Um die Energieversorgung der Industrie langfristig abzusichern, soll der Ausbau bis 2035 auf mindestens 30 Gigawatt erhöht werden. Erste Landkreise wie Aurich, Friesland und Wittmund haben bereits die Flächenziele nach dem Niedersächsischen Windenergiegesetz (NWindG) erreicht. Auch im Bereich Offshore-Windenergie spielt Niedersachsen eine zentrale Rolle. Aktuell sind 5,2 Gigawatt Offshore-Windleistung an das Netz in Niedersachsen angeschlossen, während das bundesweite Ziel eine Steigerung auf mindestens 70 Gigawatt bis 2045 vorsieht. Im Bereich Photovoltaik sind in Niedersachsen bereits 8,4 Gigawatt installiert. Das angestrebte, landesweite Ausbauziel liegt bei mindestens 65 Gigawatt bis 2035, wofür 0,5 % der Landesfläche für Freiflächenanlagen bereitgestellt werden.

Um diese Ausbauziele zu erreichen, hat die Landesregierung entscheidende Maßnahmen auf den Weg gebracht. Mit dem NWindG wurden verbindliche Flächenziele eingeführt, die den Ausbau der Windenergie beschleunigen sollen. Zudem unterstützt das Gesetz Landkreise bei der Umsetzung der Ausbauvorgaben und ermöglicht schnellere Genehmigungsverfahren. Ergänzend dazu wurde das Niedersächsische Windenergie- und Photovoltaik Beteiligungsgesetz (NWindPVBetG) verabschiedet. Es verpflichtet Projektträger zur finanziellen Beteiligung von Gemeinden und Bürgerinnen und Bürgern, sorgt für eine gerechtere Verteilung der wirtschaftlichen Vorteile der Energiewende und fördert die Akzeptanz für neue Wind- und Photovoltaikprojekte.

Neben dem Ausbau erneuerbarer Energien ist auch eine leistungsfähige Netzinfrastruktur von zentraler Bedeutung. Die Landesregierung setzt sich auf Bundesebene dafür ein, dass der Ausbau der Stromnetze beschleunigt wird. Eine zuverlässige Netzanbindung ist eine Grundvoraussetzung für Industrieansiedlungen und verhindert Standortnachteile für energieintensive Unternehmen.

Durch den konsequenten Ausbau erneuerbarer Energien, eine starke Netzinfrastruktur und gezielte wirtschaftspolitische Maßnahmen sichert Niedersachsen langfristig seine Wettbewerbsfähigkeit. Dies ermöglicht stabile Energiepreise für Volkswagen und seine Zulieferer und stärkt die industrielle Wertschöpfung in Niedersachsen.

Am 05.03.2025 hat die EU-KOM ihren Aktionsplan für den Automobilsektor in Europa vorgestellt. Er ist Ergebnis des strategischen Dialogs über die Zukunft der europäischen Automobilindustrie, in den sich auch das Land Niedersachsen eingebracht hat. Der Aktionsplan verfolgt fünf Flaggschiff-Initiativen: 1. Innovation & Digitalisierung, 2. Saubere Mobilität, 3. Wettbewerbsfähigkeit, 4. Resilienz der Lieferkette und 5. Qualifizierung.

Unter anderem will die Kommission 1,8 Milliarden Euro für eine sichere und wettbewerbsfähige Lieferkette für Batterierohstoffe bereitstellen.

Die EU-Kommission hat am 03.03.2025 Pläne für eine Anpassung der Flottengrenzwerte für Europas Autobauer vorgestellt. Es ist eine Flexibilisierung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte geplant, die der europäischen Automobilindustrie dringend benötigte Luft verschafft. Die EU-Kommission geht mit dieser Flexibilisierung der Grenzwerte über einen Mehrjahreszeitraum im Sinne eines Anleihsystems einen Schritt auf die Unternehmen zu.

Die Landesregierung hatte gemeinsam mit den Wirtschaftsministern der Automobil-Bundesländer ein Modell einer abgeflachten Reduktionskurve vorgeschlagen, das ambitionierte Klimaziele mit wirtschaftlicher Vernunft verbindet. Der aktuelle Plan der EU-Kommission ist richtig, bleibt aber von diesem Modell noch etwas entfernt. Das Flat-Curve-Modell wäre aus niedersächsischer Sicht umsetzbar und würde gleichzeitig ebenfalls die Klimaziele im Blick behalten. Europas Autobauer brauchen nicht nur mehr Zeit, sondern vor allem eine konsequente Strategie, die Innovation und Wettbewerbsfähigkeit sichert und dafür einen verlässlichen, machbaren Rahmen.

(Verteilt am 28.04.2025)