

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode und Horst Kortlang (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport namens der Landesregierung

**Wieso soll die Hälfte des Landesfuhrparks auf Elektroautos umgestellt werden, wenn der Umweltminister keinen Sinn darin erkennt „ständig eine schwere Batterie im Auto durch die Gegend zu fahren“ (NOZ, 10.09.2018)?**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode und Horst Kortlang (FDP), eingegangen am 13.09.2018 - Drs. 18/1643  
an die Staatskanzlei übersandt am 19.09.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport namens der Landesregierung vom 22.10.2018

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Minister Lies hat sich bereits während seiner Amtszeit als Wirtschafts- und Verkehrsminister mit der Veranstaltungsreihe „Einfach Elektrisch - Die Sieben-Städte-Tour“ für Elektrofahrzeuge eingesetzt. Auch als Umweltminister setzt sich Minister Lies weiterhin für Einsatzmöglichkeiten und die Alltagstauglichkeit von Elektrofahrzeugen ein. „Niedersachsen erprobt und demonstriert das erfolgreich. Auch im Landesfuhrpark werden Elektrofahrzeuge eingesetzt, allerdings bislang nur vereinzelt bei verschiedenen Dienststellen“ führte Minister Lies im Februar 2018 aus (Protokoll des Ausschusses für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, 05.02.2018). Und weiter: „Eine vermehrte Berücksichtigung von Elektro-Kfz bei künftigen Beschaffungen würde einen wichtigen Beitrag zur Umstellung des Landesfuhrparks auf eine saubere und leise Mobilität leisten. Eine von der Arbeitsgruppe ‚Beschaffungssallianz Elektromobilität‘ durchgeführte Befragung hat gezeigt, dass schon heute technologisch rund 20 % der Fahrzeuge im Landesfuhrpark durch rein batterieelektrische Fahrzeuge mit den aktuell am Markt verfügbaren Reichweiten ersetzt werden können ... Unser Ziel muss es also sein, gerade auch dort, wo wir selbst verantwortlich sind, zu zeigen, dass die Elektromobilität eine Zukunftschance hat“ (ebenda). Im August 2018 wiederholte Minister Lies in der Pressemitteilung: „Klimawandel begrenzen: Umweltminister Lies stellt weitere Pläne für mehr Klimaschutz vor“ (PM Nr. 97 des MU, 07.08.2018), den „Anteil der Elektrofahrzeuge im Landesfuhrpark (zu) erhöhen“. Minister Lies: „Schon heute könnten wir im eigenen Fuhrpark mehr Elektrofahrzeuge einsetzen. Der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben soll im Landesfuhrpark deutlich erhöht werden“ (ebenda). Demnach soll in drei Jahren mindestens jedes fünfte Kraftfahrzeug im Landesfuhrpark und bis 2030 mindestens jedes zweite Kraftfahrzeug im Landesfuhrpark mit einem elektrischen Antrieb ausgestattet sein (ebenda).

Vier Wochen später war dann zu lesen, dass Umweltminister Lies seinen umweltfreundlichen Hybrid-Dienstwagen, der „klimafreundlichste Dienstwagen bundesweit“ (NOZ, 10.09.2018), gegen einen Dienstwagen mit Dieselaggregat ausgetauscht habe. Aufgrund der geringen Reichweite von unter 50 km und weil „es keinen Sinn (macht), ständig eine schwere Batterie im Auto durch die Gegend zu fahren“ (Minister Lies, NOZ, 10.09.2018) wurde ein Selbstzünder im Klima- und Umweltministerium von und für Minister Lies angeschafft.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Klimaschutz und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels sind zentrale Ziele der Landespolitik. Dazu will die Landesregierung ihren Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen in allen Sektoren und damit einen Beitrag zur Vermeidung eines nicht mehr beherrschbaren Klimawandels

leisten. Entsprechend ist die Senkung des Treibhausgasausstoßes des Verkehrssektors ein zentrales Anliegen der Landesregierung. Entscheidender Baustein zur Erreichung des Ziels einer nachhaltigen Verkehrswende ist die erfolgreiche Einführung der Elektromobilität. Im Zuge der Umsetzung dieses Ziels wird die Landesregierung Elektromobilität im Rahmen der vom Haushaltsgesetzgeber gewährten Möglichkeiten nutzen.

In der aktuellen niedersächsischen Koalitionsvereinbarung wurde eine Übereinkunft darüber getroffen, dass der Verkehrs- und Mobilitätssektor einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung der klimapolitischen Ziele des Landes leisten könne. „Die Elektromobilität, die Entwicklung alternativer Antriebssysteme (z. B. Gas- und Wasserstoffantriebe), die Stärkung des Fahrradverkehrs und eines emissionsarmen ÖPNV sind hierbei ebenso wie der Ausbau der batterie- oder brennstoffzellenbasierten Elektromobilität zu betrachten. Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung sind ein guter Weg zur Schadstoffreduktion.“ Die sogenannte Blaue Plakette oder ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge werden durch die Landesregierung abgelehnt. Die Landesregierung will Niedersachsen bei der Elektromobilität zum Spitzenreiter unter den Bundesländern machen. Das Land verfügt über hervorragende Ausgangsbedingungen, um neben der Elektromobilität auch zu einer schnelleren Entwicklung weiterer, nachhaltiger Antriebssysteme beizutragen. Bereits auf dem Kenntnisstand des Jahres 2017 wurde beim Abschluss der Koalitionsvereinbarung festgelegt, dass mindestens 10 % der neu beschafften Fahrzeuge im landeseigenen Fuhrpark mit emissionsarmen Antriebssystemen ausgestattet werden.

Bereits seit dem Jahr 2013 kommt die Landesregierung der Forderung nach einer ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Mobilität durch die schrittweise Integration hybrider und batterieelektrischer Fahrzeuge innerhalb des Landesfuhrparks nach. Die Umweltfreundlichkeit der eingesetzten Landesfahrzeuge durch Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen wurde und wird seither nachhaltig erhöht. Beispielhaft hierfür sind das abgeschlossene Projekt „Schaufenster Elektromobilität“ und die aktuellen Projekte „air“ und „lautlos&einsatzbereit“ zu nennen, mit denen das Land Niedersachsen - und insbesondere die Polizei - bundesweit eine Vorreiterrolle einnimmt. Innerhalb der aktuellen Projekte werden nicht nur die umweltpolitischen Ziele vorangetrieben, sondern auch Technologiereife, spezifische Energiebedarfe und die Nutzerakzeptanz in einem Einsatzgebiet mit höchsten Anforderungen an Technik und Verfügbarkeit der Fahrzeuge aufgezeigt.

Insgesamt können die Mobilitätsbedarfe der einzelnen Ressorts aufgrund der vielfältigen Aufgaben nur mit einem heterogenen Fuhrpark abgedeckt werden. Daher wurden unter ständiger Berücksichtigung des obersten umwelt- und klimapolitischen Ziels einzelne Ressortstrategien entwickelt, die dem jeweiligen Fuhrpark und Mobilitätsbedarf angepasst sind und entsprechend der Verfügbarkeit von Fahrzeugen und des technischen Fortschritts weiterentwickelt werden.

Um einen detaillierten Überblick über die einzelnen Entwicklungspotenziale geben zu können, erfolgt die Beantwortung der nachfolgenden Fragen in der Regel aufgeschlüsselt nach dem jeweiligen Ressort.

## **1. Wie viele Kraftfahrzeuge umfasst der Landesfuhrpark derzeit?**

Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung (MB):  
5 Fahrzeuge.

Niedersächsisches Finanzministerium (MF):  
103 Fahrzeuge (2 MF, 13 Landesamt für Steuern Niedersachsen [LStN], 86 Niedersächsisches Landesamt für Bau und Liegenschaften [NLBL], 2 Niedersächsisches Landesamt für Bezüge und Versorgung [NLBV]).

Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport (MI):  
4 782 Fahrzeuge.

Niedersächsisches Justizministerium (MJ):  
184 Fahrzeuge.

Niedersächsisches Kultusministerium (MK):  
15 Fahrzeuge.

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML):  
182 Fahrzeuge.

Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung (MS):  
71 Fahrzeuge.

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU):  
193 Fahrzeuge zuzüglich 144 dieselbetriebener Nutzfahrzeuge beim NLWKN, von denen rund zwei Drittel eine Straßenzulassung haben; darunter sind Schlepper, Bagger, Unimogs etc.

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW):  
644 Fahrzeuge.

Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur (MWK):  
648 Fahrzeuge.

Niedersächsische Staatskanzlei (StK):  
5 Fahrzeuge.

## **2. Wie viele Kraftfahrzeuge des Landesfuhrparks sind derzeit mit einem Ottomotor ausgestattet?**

MB:  
Fehlanzeige (Hinweis: zwei Hybridfahrzeuge haben als zweiten Antrieb einen Ottomotor).

MF:  
9 Fahrzeuge (8 NLBL, 1 NLBV).

MI:  
409 Fahrzeuge inklusive der nachgeordneten Bereiche.

MJ:  
15 Fahrzeuge.

MK:  
1 Fahrzeug.

ML:  
1 Fahrzeug.

MS:  
10 Fahrzeuge.

MU:  
4 Fahrzeuge.

MW:  
6 Fahrzeuge.

MWK:  
Inklusive der nachgeordneten Bereiche sind mindestens 127 Dienst-Kfz mit einem Ottomotor (davon zehn Fahrzeuge mit Erdgasantrieb) ausgestattet, wobei die Universität Göttingen mit 139 Fahrzeugen aufgrund der dezentralen Organisation nicht vollständig antworten konnte.

StK:  
Fehlanzeige.

**3. Wie viele Kraftfahrzeuge des Landesfuhrparks sind derzeit mit einem Dieselmotor ausgestattet?**MB:

3 Fahrzeuge (Ministerin, Staatssekretärin und LV Berlin).

MF:

93 Fahrzeuge (2 MF, 12 LStN, 78 NLBL, 1 NLBV).

MI:

4 312 Fahrzeuge inklusive der nachgeordneten Bereiche.

MJ:

166 Fahrzeuge.

MK:

14 Fahrzeuge.

ML:

179 Fahrzeuge.

MS:

60 Fahrzeuge (davon 2 Fahrzeuge mit Mild-Hybrid-System).

MU:

187 Fahrzeuge zuzüglich 144 dieselpetriebener Nutzfahrzeuge beim NLWKN, von denen rund zwei Drittel eine Straßenzulassung haben; darunter sind Schlepper, Bagger, Unimogs etc.

MW:

636 Fahrzeuge.

MWK:

Inklusive der nachgeordneten Bereiche sind mindestens 396 Dienst-Kfz mit einem Dieselmotor ausgestattet, wobei die Universität Göttingen mit 139 Fahrzeugen aufgrund der dezentralen Organisation nicht vollständig antworten konnte.

StK:

4 Fahrzeuge.

**4. Wie viele Kraftfahrzeuge des Landesfuhrparks sind derzeit mit einem Hybridmotor ausgestattet?**MB:

2 Fahrzeuge (bei der LV Berlin und bei der LV Brüssel).

MF:

Fehlanzeige.

MI:

41 Fahrzeuge inklusive der nachgeordneten Bereiche.

MJ:

Fehlanzeige.

MK:

Fehlanzeige.

ML:

2 Fahrzeuge.

MS:

Fehlanzeige.

MU:

Fehlanzeige.

MW:

1 Fahrzeug.

MWK:

Inklusive der nachgeordneten Bereiche sind mehr als 18 Dienst-Kfz mit einem Hybridmotor ausgestattet, wobei die Universität Göttingen mit 139 Fahrzeugen aufgrund der dezentralen Organisation nicht vollständig antworten konnte.

StK:

1 Fahrzeug.

**5. Wie viele Kraftfahrzeuge des Landesfuhrparks sind derzeit mit einem reinen Elektromotor ausgestattet?**

MB:

Fehlanzeige.

MF:

1 Fahrzeug (LStN).

MI:

19 Fahrzeuge inklusive der nachgeordneten Bereiche.

MJ:

3 Fahrzeuge.

MK:

Fehlanzeige.

ML:

Fehlanzeige.

MS:

1 Fahrzeug.

MU:

2 Fahrzeuge.

MW:

1 Fahrzeug.

MWK:

Inklusive der nachgeordneten Bereiche sind mehr als 30 Dienst-Kfz mit einem reinen Elektromotor ausgestattet, wobei die Universität Göttingen mit 139 Fahrzeugen aufgrund der dezentralen Organisation noch nicht vollständig antworten konnte. Zudem gibt es auch noch Spezialfahrzeuge, die keinen eigenen Antrieb besitzen (Anhänger).

StK:

Fehlanzeige.

**6. Auf welche Dienststellen/Einrichtungen des Landes verteilen sich die derzeitigen Kraftfahrzeuge des Landesfuhrparks?**

MB:

Verteilung auf drei Dienststellen (Ministerium - Standort Hannover -, LV Berlin und LV Brüssel).

MF:

Verteilung auf folgende Dienststellen: Finanzministerium, Landesamt für Steuern Niedersachsen, Landesamt für Bau und Liegenschaften, Landesamt für Bezüge und Versorgung.

MI:

Verteilung auf folgende Dienststellen:

Ministerium für Inneres und Sport, Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), die Landesaufnahmebehörde Niedersachsen (LAB NI), die Polizeidirektionen Braunschweig, Göttingen, Hannover, Lüneburg, Oldenburg und Osnabrück sowie das Landeskriminalamt, die Polizeiakademie Niedersachsen und die Zentrale Polizeidirektion Niedersachsen, die Niedersächsische Akademie für Brand- und Katastrophenschutz (NABK) mit den Standorten Celle und Loy.

MJ:

Die Dienstkraftfahrzeuge verteilen sich auf das MJ selbst und die nachgeordneten Dienststellen wie folgt:

Niedersächsisches Justizministerium: 3  
Bildungsinstitut des niedersächsischen Justizvollzugs: 2  
Jugendanstalt Hameln: 12  
Jugendarrestanstalt Verden: 6  
Justizvollzugsanstalt Bremervörde: 7  
Justizvollzugsanstalt Celle: 9  
Justizvollzugsanstalt für Frauen in Vechta: 10  
Justizvollzugsanstalt Hannover: 13  
Justizvollzugsanstalt Lingen: 17  
Justizvollzugsanstalt Meppen: 7  
Justizvollzugsanstalt Oldenburg: 14  
Justizvollzugsanstalt Rosdorf: 8  
Justizvollzugsanstalt Sehnde: 6  
Justizvollzugsanstalt Uelzen: 6  
Justizvollzugsanstalt Vechta: 8  
Justizvollzugsanstalt Wolfenbüttel: 9  
Oberlandesgericht Braunschweig: 1  
Landgericht Braunschweig: 1  
Landgericht Göttingen: 1  
Generalstaatsanwaltschaft Braunschweig: 1  
Staatsanwaltschaft Braunschweig: 1  
Staatsanwaltschaft Göttingen: 2  
Oberlandesgericht Celle - Zentraler IT-Betrieb Niedersächsische Justiz: 1  
Justizvollzugsanstalt Celle - Zentraler IT-Betrieb Niedersächsische Justiz: 1  
Oberlandesgericht Oldenburg - Zentraler IT-Betrieb Niedersächsische Justiz: 1  
Oberlandesgericht Oldenburg Ambulanter Justizsozialdienst Niedersachsen: 1  
Oberlandesgericht Oldenburg: 4  
Landgericht Aurich: 1  
Landgericht Oldenburg: 1  
Landgericht Osnabrück: 1  
Generalstaatsanwaltschaft Oldenburg: 1  
Staatsanwaltschaft Oldenburg: 1  
Staatsanwaltschaft Aurich: 1  
Staatsanwaltschaft Osnabrück: 1  
Oberlandesgericht Celle: 3  
Landgericht Hannover: 1  
Amtsgericht Hannover: 2  
Landgericht Hildesheim: 1  
Landgericht Lüneburg: 1  
Landgericht Stade: 1  
Landgericht Verden: 1  
Amtsgericht Neustadt: 1  
Generalstaatsanwaltschaft Celle: 1  
Staatsanwaltschaft Bückeburg: 1  
Staatsanwaltschaft Hannover: 1  
Staatsanwaltschaft Hildesheim: 1  
Staatsanwaltschaft Lüneburg: 1

Staatsanwaltschaft Stade: 1  
Staatsanwaltschaft Verden: 1  
„Landessozialgericht Niedersachsen-Bremen“: 1  
Sozialgericht Hildesheim: 1  
Nds. Oberverwaltungsgericht /Staatsgerichtshof: 2  
Verwaltungsgericht Braunschweig: 1  
Verwaltungsgericht Lüneburg: 1  
Verwaltungsgericht Osnabrück: 1

MK:

Die Verteilung erfolgt auf die Niedersächsische Landesschulbehörde (NLSchB) mit den Standorten Osnabrück, Braunschweig, Göttingen und Lüneburg sowie auf das Niedersächsische Landesinstitut für schulische Qualitätsentwicklung (NLQ) mit Standort Hildesheim.

ML:

Neben dem ML sind bei den Ämtern für regionale Landentwicklung Braunschweig, Lüneburg, Leine-Weser und Weser-Ems, beim Niedersächsischen Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit, beim Landgestüt Celle, bei der Nordwestdeutschen Forstlichen Versuchsanstalt und beim Staatlichen Fischereiamt an 30 Standorten und Außenstellen Kraftfahrzeuge eingesetzt.

MS:

Die Dienstkraftfahrzeuge verteilen sich in unterschiedlicher Anzahl wie folgt auf die Dienststellen des MS:

Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung  
Niedersächsisches Landesamt für Soziales, Jugend und Hannover  
Niedersächsisches Landesgesundheitsamt  
Maßregelvollzugszentrum Niedersachsen Brauel  
Maßregelvollzugszentrum Niedersachsen Bad Rehburg  
Maßregelvollzugszentrum Niedersachsen Moringen  
Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte Braunschweig  
Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte Hildesheim  
Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte Osnabrück  
Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte Oldenburg  
Landesbildungszentrum für Blinde in Hannover.

MU:

Die Dienstkraftfahrzeuge verteilen sich auf das MU selbst und die nachgeordneten Dienststellen wie folgt:

MU 4  
GAA Braunschweig 2  
GAA Celle 1  
GAA Cuxhaven 1  
GAA Göttingen 2  
GAA Hannover 3  
GAA Hildesheim 12  
GAA Lüneburg 1  
GAA Osnabrück 1  
Alfred-Töpfer-Akademie (NNA) 3  
Biosphärenreservatsverwaltung Nds. Elbtalaue (BRV) 5  
Nationalparkverwaltung Harz (NLPV Harz) 28  
Nationalparkverwaltung Nds. Wattenmeer (NLPV Wattenmeer) 6  
NLWKN 124 (zusätzlich 144 Nutzfahrzeuge)

MW:

MW: 3 Fahrzeuge

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV): 509 Fahrzeuge (241 Pkw, 163 Transporter, 36 Lkw und 69 Sonderfahrzeuge), verteilt auf den zentralen Geschäftsbe-

reich, 13 regionale Geschäftsbereiche, 75 Meistereien (Autobahn- und Straßenmeistereien, Mischmeistereien, Fernmeldemeistereien und Betriebszentrale)

Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG): 19 Fahrzeuge (Hannover 13 Fahrzeuge, Meppen 1 Fahrzeug und Clausthal-Zellerfeld 5 Fahrzeuge)

Mess- und Eichwesen Niedersachsen (MEN): 93 Fahrzeuge, verteilt auf 9 Standorte

Materialprüfanstalt für das Bauwesen (MPA) Braunschweig: 10 Fahrzeuge

Materialprüfanstalt für das Bauwesen (MPA) Hannover: 10 Fahrzeuge

MWK:

Die Dienstkraftfahrzeuge verteilen sich auf das MWK selbst und die nachgeordneten Dienststellen wie folgt:

Stiftung Universität Göttingen  
 Stiftung Universitätsmedizin Göttingen  
 Universität Oldenburg  
 Universität Osnabrück  
 Technische Universität Braunschweig  
 Technische Universität Clausthal-Zellerfeld  
 Universität Hannover  
 Universität Vechta  
 Medizinische Hochschule Hannover  
 Stiftung Tierärztliche Hochschule Hannover  
 Hochschule für bildende Künste Braunschweig  
 Stiftung Universität Lüneburg (Leuphana)  
 Stiftung Universität Hildesheim  
 Hochschule Wilhelmshaven, Oldenburg, Elsfleth (Jade Hochschule)  
 Hochschule Emden/Leer  
 Stiftung Hochschule Osnabrück  
 Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst Hildesheim/Holzminde  
 Hochschule Braunschweig/Wolfenbüttel (Ostfalia)  
 Hochschule Hannover  
 Gottfried-Wilhelm-Leibniz Bibliothek Hannover  
 Landesbibliothek Oldenburg  
 Herzog-August Bibliothek Wolfenbüttel  
 Institut für Vogelforschung  
 Nds. Institut für historische Küstenforschung  
 Technische Informationsbibliothek Hannover  
 Staatstheater Braunschweig  
 Oldenburgisches Staatstheater  
 Nds. Landesmuseum Braunschweig  
 Nds. Landesmuseum Oldenburg  
 Nds. Landesamt für Denkmalpflege  
 Klosterkammer Hannover  
 Öffentliche Gärten (Schlossgarten)

StK:

Die Dienstkraftfahrzeuge verteilen sich auf die StK (4) und das NLA (1).

**7. Welche Kraftfahrzeuge des Landesfuhrparks sind aufgrund ihres Einsatzzweckes für einen rein elektrischen Antrieb ganzjährig geeignet?**

MB:  
 Fehlanzeige.

MF:

Insgesamt sind 13 Kraftfahrzeuge aus verschiedenen Fahrzeugsegmenten geeignet (2 LStN, 11 NLBL).



MI:

Im Bereich des LGLN kann aufgrund fehlender Erfahrung nicht berichtet werden, welche Fahrzeuge für einen ganzjährigen voll- oder teilelektrischen Einsatz geeignet sind. Für mehr als zwei Drittel der eingesetzten Fahrzeuge (VW Transporter, Lkw und VW Touareg als Anhängerzugfahrzeug) ist jedoch ein zumindest vollelektrischer Einsatz aufgrund der hohen Belastungen aus wirtschaftlicher Sicht zum derzeitigen Stand der Technik auszuschließen. Im Bereich der LAB NI ist aufgrund der hohen Laufleistung der Fahrzeuge derzeit ein rein elektrischer Antrieb ungeeignet.

Die Polizei Niedersachsen untersucht im Projekt „lautlos&einsatzbereit“ unter Beteiligung der Technischen Universität Braunschweig seit 2016 die Eignung von rein elektrischen und teilelektrischen Fahrzeugen für den Betrieb in der Polizei. Im Projekt wurden neun Einsatzszenarien definiert. Im Vorgriff auf die zu erwartenden Abschlussauswertungen zeichnet sich ab, dass der gegenwärtige Stand der Technik den Betrieb rein elektrischer Fahrzeuge in den Bereichen Stabs-/Fiskalfahrten, Ermittlungs- und kriminalpolizeiliche Aufgaben und überwiegend urban geprägter Einsatz- und Streifendienst ermöglicht. Zu wirtschaftlichen Gesichtspunkten kann noch keine valide Aussage getroffen werden, da die Erhebung der notwendigen Daten noch andauert. Die Veröffentlichung des Leitfadens und Abschlussberichts „lautlos&einsatzbereit“ ist für das dritte Quartal 2019 terminiert. Die Ergebnisse des Projekts werden auch Rückschlüsse auf die Einsatzmöglichkeiten von voll- oder teilelektrisch angetriebenen Fahrzeugen im gesamten Landesfuhrpark zulassen.

Für den Einsatz mit rein elektrischem Antrieb werden folgende Fahrzeugtypen bereits vielfältig genutzt:

VW e-Golf  
VW e-up  
Opel Ampera-e  
BMW i3  
Kraftrad Zero FX.

Für die NABK - hauptsächlich am Standort Celle - erscheinen elektrogetriebene Fahrzeuge insbesondere für den Logistikeinsatz als geeignet.

Bei der letzten Ausschreibung des zentralen IT-Dienstleisters der Niedersächsischen Landesverwaltung, IT.Niedersachsen (IT.N), standen auf Basis der gestellten Anforderungen keine geeigneten Fahrzeugmodelle mit elektrischem Antrieb zur Verfügung. Sämtliche Fahrzeuge werden regelmäßig für überregionalen Einsatz genutzt. Hierfür sind die derzeit verfügbaren Reichweiten zu gering. Es ist allerdings geplant, bei der nächsten Ausschreibung Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb zumindest mit einzubeziehen, sofern eine Reichweitenverbesserung eingetreten ist.

MJ:

Insgesamt sind 60 Kraftfahrzeuge aus verschiedenen Fahrzeugsegmenten geeignet.

MK:

Fehlanzeige.

ML:

Fehlanzeige.

MS:

Insgesamt erscheinen vier Kraftfahrzeuge als geeignet.

MU:

Fahrzeuge, die für Personen-, Post- und Kurierfahrten genutzt werden und deren Fahrprofil planbare Fahrten von derzeit nicht mehr als 250 km pro Tag aufweist, sofern während der täglichen Standzeiten eine entsprechende Aufladung der Fahrzeuge möglich ist, sind aus heutiger technologischer Sicht für einen rein elektrischen Antrieb ganzjährig geeignet. Weitere Voraussetzung ist, dass pro rein elektrisch angetriebenes Fahrzeug ein Ladepunkt am Dienststellenstandort, gegebenenfalls auch am Wechseleinsatz-Standort, zur Verfügung steht. Sobald Fahrzeughersteller rein elektrische Fahrzeuge, wie sie angekündigt haben, mit längeren Reichweiten anbieten, was in den nächsten Jahren zu erwarten ist, können auch Fahrprofile mit längeren, planbaren Reichweiten abgedeckt werden.

Nach derzeitigem Stand der Technik ist ein Einsatz von rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bei sogenannten Spezialfahrzeugen wie Schlepper, Traktoren, Schaufellader - wie sie z. B. beim NLWKN betrieben werden - noch nicht möglich.

MW:

Derzeit aus technologischer Sicht alle Fahrzeuge für Personen-, Post- und Kurierfahrten, die für möglichst planbare Fahrten von max. 250 km pro Tag genutzt werden, sofern während der täglichen Standzeiten eine entsprechende Aufladung der Fahrzeuge möglich ist, entweder am Dienststellenstandort des Fahrzeugs oder unterwegs. Voraussetzung ist pro rein elektrisches Fahrzeug ein Ladepunkt am Dienststellenstandort.

MWK:

Für den Einsatz mit rein elektrischem Antrieb werden bereits 20 Fahrzeuge genutzt, hierbei handelt es sich um:

Goupil G3  
Renault Kangoo Z.E.(3)  
Mitsubishi i-MiEV Elektro  
John Deere TE-Gator Universaltransporter  
Renault Rapid Maxi (2)  
VW e-Golf (5)  
Tesla  
BMW i-1 i3  
E-Karren  
VW e-up (2)  
HDK electric car.

Zusätzlich zu den bereits bislang in Betrieb befindlichen Elektroautos wurden acht Fahrzeuge für den Einsatz mit elektrischem Antrieb für geeignet erklärt, diese sind:

VW Golf GTE (für den kurzfristigen Einsatz als Forschungsfahrzeug und als Dienst-Kfz im innerstädtischen Alltag - Reichweite 50 km)  
VW Caddy (3)  
VW Bus  
Renault Kangoo  
Piaggio Ape 50  
VW Kastenwagen T5.

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass zu dieser Frage keine allgemein gültige Aussage getroffen werden kann, da aufgrund der unterschiedlichen Bereiche der jeweiligen Dienststellen des MWK und der damit differenzierten Anforderungen an das Dienst-Kfz einzelfallbezogen geprüft werden müsste, ob der Einsatz eines Dienstwagens als Elektrovariante oder mit teilelektronischem Antrieb ganzjährig geeignet wäre.

Allerdings wurde der Einsatz von Elektroautos, vor allem bei sogenannten Spezialfahrzeugen wie Schlepper, Traktoren, Schaufellader etc., ausgeschlossen.

StK:

Das Fahrzeug der Amtsmeisterei der StK ist für einen rein elektrischen Antrieb ganzjährig geeignet. Bei der Neubeschaffung des Fahrzeugs im kommenden Jahr wird geprüft, welche Fahrzeuge nach dem Stand der Technik zur Verfügung stehen werden.

**8. Welche Kraftfahrzeuge des Landesfuhrparks sind aufgrund ihres Einsatzzweckes für einen teilelektrischen Antrieb ganzjährig geeignet?**

MB:

Je ein Fahrzeug der LV Berlin und der LV Brüssel.

MF:

Insgesamt sind 71 Kraftfahrzeuge aus verschiedenen Fahrzeugsegmenten geeignet (2 MF, 0 LStN, 68 NLBL, 1 NLBV).

MI:

Im LGLN wäre der ganzjährige Einsatz von ca. 10 Kraftfahrzeugen (nicht VW Transporter, Lkw und VW Touareg als Anhängerzugfahrzeug, s. Antwort zu Frage 7) für einen teilelektrischen Antrieb nach derzeitigem Kenntnisstand vorstellbar. Hybridfahrzeuge wären für die Dienstfahrzeuge der LAB NI denkbar.

Bei der Polizei sind unter technischen und einsatztaktischen Gesichtspunkten teilelektrische Fahrzeuge in den Einsatzszenarien des regulären polizeilichen Einsatzdienstes sowie für Stabs-/Fiskalfahrten grundsätzlich uneingeschränkt geeignet. Für den Bereich hochspezialisierter Polizeifahrzeuge ist aufgrund der hohen Diversität der Fahrzeuge ohne detaillierte Einzelfallprüfung keine abschließende Beantwortung möglich. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Eignung siehe Antwort zu Frage 7.

Für den Einsatz mit teilelektrischem Antrieb werden folgende Fahrzeugtypen bereits genutzt:

VW Passat GTE  
VW Golf GTE  
Opel Ampera  
Audi Q7 e-tron.

Für die NABK - hauptsächlich am Standort Celle - erscheinen teilelektrogetriebene Fahrzeuge insbesondere für den Logistikeinsatz als geeignet.

Im Bereich des IT.N sind insgesamt 63 Kraftfahrzeuge aus verschiedenen Fahrzeugsegmenten geeignet.

MJ:

Insgesamt sind 26 Kraftfahrzeuge aus verschiedenen Fahrzeugsegmenten geeignet.

MK:

Fehlanzeige.

ML:

Es erscheinen lediglich Kraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen, als geeignet.

MS:

Insgesamt erscheinen 16 Kraftfahrzeuge als geeignet.

MU:

Aus technologischer Sicht wären alle Fahrzeuge für einen teilelektrischen Antrieb ganzjährig geeignet. Sonderfahrzeuge (siehe Antwort zu Frage 7) können nach derzeitigem Stand der Technik noch nicht mit teilelektrischem Antrieb betrieben werden. Voraussetzung ist auch hier das Vorhandensein eines Ladepunkts am Dienststellenstandort pro teilelektrisches Fahrzeug.

Fahrzeuge mit einem teilelektrischen Antrieb (sogenannte Hybrid-Fahrzeuge) sind allerdings nicht sinnvoll, wenn aufgrund des zugrundeliegenden Nutzungsprofils ein Nachladen nur selten möglich ist, damit die Batterie nur selten geladen wird und bei weiten Strecken entleert mitgeführt werden muss. Dies führt zu erhöhtem Kraftstoffverbrauch nicht zuletzt wegen der redundanten Antriebs-technik.

Im Übrigen Fehlanzeige.

MW:

Aus technologischer Sicht grundsätzlich alle. Voraussetzung ist pro teilelektrisches Fahrzeug ein Ladepunkt am Dienststellenstandort.

MWK:

Für den Einsatz mit teilelektrischem Antrieb werden bereits elf Fahrzeuge als Hybriden genutzt, hierbei handelt es um:

VW Passat Kombilimousine  
VW Polo  
VW Passat (2)

VW Golf GTE (6) (für den kurzfristigen Einsatz als Forschungsfahrzeug und als Dienst-Kfz im innerstädtischen Alltag - Reichweite 50 km)  
Audi A3 e-tron

Zusätzlich zu den bereits bislang in Betrieb befindlichen Elektroautos wurden 62 Fahrzeuge für den Einsatz mit teilelektrischem Antrieb für geeignet erklärt, diese sind:

VW Caddy / Maxi (8)  
VW Bus (2)  
Renault Kangoo (2)  
Piaggio Ape 50  
VW Kastenwagen T5 (2)  
Audi A3 (2)  
VW Transporter (23)  
E-Karren  
VW Passat (3)  
MAN Lkw (2)  
VW Polo  
VW Caravelle (2)  
Mitsubishi Pajero  
VW Sharan (2)  
VW Golf (3)  
VW Touran  
VW Amarok  
Ford Kasten  
Subaru Forester  
Dacia Logan  
VW Golf Variant  
Ford Mondeo

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass zu dieser Frage keine allgemein gültige Aussage getroffen werden kann, da aufgrund der unterschiedlichen Bereiche der jeweiligen Dienststellen des MWK und der damit differenzierten Anforderungen an das Dienst-Kfz genau geprüft werden müsste, ob der Einsatz eines Dienstwagens als Elektrovariante oder mit teilelektronischem Antrieb ganzjährig geeignet wäre.

Allerdings wurde der Einsatz von Elektroautos, vor allem bei sogenannten Spezialfahrzeugen wie Schlepper, Traktoren, Schaufellader etc., ausgeschlossen.

StK:

Es erscheint ein Fahrzeug als geeignet.

**9. Welche Kraftfahrzeuge des Landesfuhrparks sind aufgrund ihres Einsatzzweckes weder für einen rein elektrischen noch für einen teilelektrischen Antrieb geeignet?**

MB:

Die Fahrzeuge der Ministerin, der Staatssekretärin und das für weite Strecken genutzte Fahrzeug der LV Berlin sind für einen rein elektrischen Antrieb derzeit nicht geeignet.

MF:

Insgesamt sind 18 Kraftfahrzeuge aus verschiedenen Fahrzeugsegmenten nicht geeignet (0 MF, 11 LStN, 7 NLBL, 1 NLBV).

MI:

Im Bereich des LGLN kann aufgrund fehlender Erfahrung nicht berichtet werden, welche Fahrzeuge für einen ganzjährigen voll- oder teilelektrischen Einsatz geeignet sind. Für mehr als zwei Drittel der eingesetzten Fahrzeuge (VW Transporter, Lkw und VW Touareg als Anhängerzugfahrzeug) ist jedoch ein zumindest vollelektrischer Einsatz aufgrund der hohen Belastungen aus wirtschaftlicher Sicht zum derzeitigen Stand der Technik auszuschließen. In der LAB NI sind derzeit keine Fahrzeuge für einen rein elektrischen Antrieb geeignet. Für einen teilelektrischen Antrieb sind alle Fahrzeuge geeignet.

Für den Polizeibereich siehe Antworten zu den Fragen 7 und 8.

Im Bereich der NABK sind sämtliche Feuerwehrfahrzeuge, Lkw und Arbeitsmaschinen ungeeignet.

MJ:

Insgesamt sind 98 Kraftfahrzeuge aus verschiedenen Fahrzeugsegmenten nicht geeignet.

MK:

Insgesamt sind sämtliche 15 Kraftfahrzeuge nicht geeignet (13 NLSchB, 2 NLQ).

ML:

Reine Geländewagen und Messwagen mit technischer Ausstattung sowie Kraftfahrzeuge, die kurzfristig auch für längere Fahrten zur Verfügung stehen müssen.

MS:

Insgesamt erscheinen 41 Kraftfahrzeuge als nicht geeignet.

MU:

Einschränkungen bestehen hinsichtlich der Eignung rein elektrisch betriebener Fahrzeuge noch bezogen auf die Batteriekapazität und damit auf die Reichweiten im Zusammenspiel mit den vorhandenen Nutzungsprofilen.

Mit der absehbaren Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik, zunehmender Reichweite und der zu erwartenden Senkung der Gesamtkosten für die Fahrzeugnutzung (Beschaffungskosten [Kauf oder Leasing], Wartungskosten, Steuern und Energiekosten) wird eine Nutzung eines größeren Anteils von Elektrofahrzeugen einhergehen.

Im Übrigen siehe Antwort zu den Fragen 7 und 8.

MW:

Die Eignung rein elektrischer Fahrzeuge steht in Abhängigkeit von der Batterieleistung zu den jeweiligen Fahr- und Nutzungsprofilen einschließlich der täglichen Standzeiten der Fahrzeuge (siehe im Übrigen Antwort zu Frage 8).

MWK:

Bei den für den Bereich des MWK gemeldeten Fahrzeugen handelt es sich um die unterschiedlichsten Fahrzeugtypen und -modelle (Pkw, Lkw, Spezialfahrzeuge), daher kann auch hier - wie bereits in den Fragen 7 und 8 dargestellt - aufgrund der differenzierten Anforderungen an die Dienst-Kfz (Einsatzzwecke) keine allgemeingültige Aussage getätigt werden. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob der Einsatz eines Dienstwagens als Elektrovariante oder mit teilelektronischem Antrieb geeignet wäre.

StK:

Drei Fahrzeuge sind aufgrund der weiten Fahrstrecken weder für einen rein elektrischen noch einen teilelektrischen Antrieb geeignet.

**10. Auf welche Fahrzeuge im Landesfuhrpark bezieht sich die Aussage von Minister Lies, „dass schon heute technologisch rund 20 % der Fahrzeuge im Landesfuhrpark durch rein batterieelektrische Fahrzeuge mit den aktuell am Markt verfügbare Reichweiten ersetzt werden können“ (Protokoll des Ausschusses für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, 05.02.2018) konkret?**

In Kenntnis der Potenzialanalyse der vom Wirtschaftsminister in der vergangenen Wahlperiode angeregten „Beschaffungsallianz Elektromobilität“ und der Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik hat Minister Lies die Aussage getroffen, dass etwa 20 % der Fahrzeuge im Landesfuhrpark durch rein batterieelektrische Fahrzeuge mit den aktuell am Markt verfügbare Reichweiten ersetzt werden können.

Gegenstand der Potenzialanalyse 2017 der Arbeitsgruppe „Beschaffungsallianz Elektromobilität“ waren Fahrzeuge im allgemeinen Landesfuhrpark (ohne Polizei) für Personen-, Post- und Kurierfahrten. Im Einzelnen wurden die Fahrzeugsegmente Kleinwagen, Kleinwagen, Kompaktklasse, Kompaktklasse Kombi, Mittelklasse, Mittelklasse Kombi und Van betrachtet. Aus der Auswertung

der Ergebnisse der Potenzialanalyse wurde abgeleitet, dass schon heute rund 20 % der Fahrzeuge im allgemeinen Landesfuhrpark (ohne Polizei) für Personen-, Post- und Kurierfahrten technologisch durch rein batterieelektrische Fahrzeuge mit den aktuell am Markt verfügbaren Reichweiten ersetzt werden könnten.

**11. Wie viele Fahrzeuge sind dies genau?**

Siehe Antwort zu Frage 10.

**12. Werden diese durch die Arbeitsgruppe „Beschaffungsbündnis Elektromobilität“ identifizierten Fahrzeuge im Landesfuhrpark durch rein batterieelektrische Fahrzeuge in der laufenden Legislaturperiode ersetzt (bitte mit Begründung)?**

Welche Fahrzeuge konkret ersetzt werden, hängt von der Entwicklung des Fahrzeugangebots, insbesondere den Reichweiten, und der Entwicklung der Fahrzeuggesamtkosten ab und kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 7 bis 11 verwiesen.

Grundsätzlich beabsichtigt die Landesregierung, für den landeseigenen Fuhrpark auch Fahrzeuge mit emissionsarmen Antriebssystemen anzuschaffen.

**13. Ist es der beabsichtigte Wille der Landesregierung, noch in der laufenden Legislaturperiode Hunderte von Fahrzeugen des Landesfuhrparks auf Elektrofahrzeuge umzustellen?**

Mit der absehbaren Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik, zunehmender Reichweite und erwartbarer Senkung der Gesamtkosten für die Fahrzeugnutzung (Beschaffungskosten [Kauf oder Leasing], Wartungskosten, Steuern und Energiekosten) wird eine wirtschaftliche Nutzung eines größeren Anteils von Elektrofahrzeugen realistisch. Ob der Wunsch der Landesregierung, hiermit einen Beitrag zur Treibhausgasreduzierung und zur Schadstoffminimierung im Verkehrssektor und damit zur Verkehrswende beizutragen, umgesetzt werden kann, wird auch davon abhängen, ob hierfür ausreichend Haushaltsmittel bereitgestellt werden können.

Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 12.

**14. Wenn ja, wie ist die Umstellung des Landesfuhrparks in den Jahren 2018, 2019, 2020 und 2021 in welchen Dienststellen geplant?**

Über die Anzahl der konkret zu beschaffenden Fahrzeuge wird erst entschieden, wenn feststeht, welche Mittel der Haushaltsgesetzgeber für die Beschaffung von Fahrzeugen im Landesfuhrpark letztlich bereitstellt, und die einzelnen Beschaffungen inklusive der jeweils nötigen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchgeführt werden.

**15. Teilt die Landesregierung die Auffassung von Minister Lies, dass in ca. zehn Jahren die halbe Kraftfahrzeugflotte des Landesfuhrparks mit einem Elektroantrieb ausgestattet sein soll?**

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass auch vom Landesfuhrpark weniger Treibhausgasemissionen ausgehen müssen. Vor diesem Hintergrund strebt sie eine deutliche Reduktion des Treibhausgasausstoßes des Landesfuhrparks an. Vor dem Hintergrund der prognostizierbaren technischen Entwicklung hält die Landesregierung das von Minister Lies als politische Zielvorgabe ausgegebene Ziel für technisch realistisch. Ob sich dieses Ziel unter Beachtung der Wirtschaftlichkeitsanforderungen und weiterer Anforderungen an die Beschaffung von Fahrzeugen umsetzen lässt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilt werden.

**16. Wann stellt welche Ministerin/welcher Minister während dieser Legislaturperiode auf einen Hybrid oder vollelektrischen Dienstwagen um?**

Die Wagen der Minister werden in der Regel jährlich, in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit und ihrer Laufleistung, erneuert. Dabei wird in Abhängigkeit von verfügbaren Modellen und unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und weiterer Kriterien entschieden, welches Modell gewählt wird. Sobald Fahrzeuge mit entsprechender Reichweite, wie sie für ein Ministerfahrzeug in Niedersachsen erforderlich sind, am Markt zur Verfügung stehen und deren Gesamtkosten einen wirtschaftlichen Einsatz vertretbar machen, wird auch der Einsatz von vollelektrischen Fahrzeugen in Betracht kommen. Der Einsatz von Hybridfahrzeugen wäre nur dann ökologischer als der von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, wenn diese vorwiegend elektrisch geladen würden. Denkbar wäre auch der Einsatz von brennstoffzellenbetriebenen Elektrofahrzeugen.

**17. Wann fährt Ministerpräsident Weil voraussichtlich einen teil- oder vollelektrischen Dienstwagen?**

Siehe Antwort zu Frage 16.

**18. Wann fahren die Staatssekretäre oder der Chef der Staatskanzlei voraussichtlich einen teil- oder vollelektrischen Dienstwagen (bitte nach Ministerien getrennt auführen)?**

Siehe Antwort zu Frage 16.

**19. Teilt die Landesregierung die Äußerung von Minister Lies, dass es keinen Sinn macht, ständig eine schwere Batterie im Auto durch die Gegend zu fahren?**

Die Landesregierung teilt die Auffassung, dass unter Umweltgesichtspunkten Hybridfahrzeuge, die von Kfz-Herstellern nur gebaut wurden, um kurzfristig die rechnerischen Flottenverbräuche ihrer Fahrzeugflotten zu senken, gegenüber rein batterieelektrischen Fahrzeugen schlechter abschneiden, insbesondere, wenn aufgrund des zugrundeliegenden Nutzungsprofils ein Nachladen nur selten möglich ist und die Batterie nur selten geladen und bei weiten Strecken entleert mitgeführt werden muss.

Die Doppelung des Antriebstrangs führt bei Hybridfahrzeugen zu zusätzlichem Gewicht, sodass neben einer schweren Batterie auch ein schwerer Verbrennungsmotor transportiert werden muss. Aus energetischer Sicht ist es nach Auffassung der Landesregierung weniger sinnvoll, Hybridfahrzeuge und batterieelektrische Fahrzeuge gleich zu behandeln. Entsprechend hat sie sich im Rahmen der Bundesratsbefassung beispielsweise zu Fragen der Dienstwagenbesteuerung verhalten.

**20. Wenn ja, ab welcher Reichweite macht es für den Landesfuhrpark Sinn, mit schweren Batterien durch die Gegend zu fahren?**

Es ist zwischen BEV (reinelektrisch) und PHEV (Hybrid) zu unterscheiden. Kann ein Nutzungsszenario durch ein BEV bedient werden, wirkt sich das erhöhte Gewicht nur bedingt nachteilig aus, da beim Bremsvorgang die erhöhte Bewegungsenergie wieder in elektrische Energie umgewandelt wird (Rekuperation). Allerdings gibt es derzeit auch Nutzungsprofile, die nicht durch BEV abgedeckt werden können. In welchem Umfang sich die Akkukapazität bzw. damit einhergehend die maximale Reichweite in den kommenden Jahren positiv entwickeln werden, lässt sich nicht absehen. Es gibt Nutzungsszenarien, bei denen zum derzeitigen Stand der Technik die Wahl eines reinen Verbrennungsfahrzeugs sinnvoller ist. Insbesondere bei weiten, unregelmäßigen und unplanbaren Szenarien erweist sich die schwere Batterie eines Plug-in-Hybriden als Nachteil. Ein Plug-in-Hybrid, wie ihn Herr Minister Lies nutzte, hat eine rein elektrische Reichweite von derzeit rund 50 km. Ist die Akkukapazität aufgebraucht, treibt der Verbrennungsmotor das Fahrzeug an. Beim Bremsen wird der Akku zum Teil wieder geladen und kann damit für eine kurze Zeit (insbesondere beim Beschleunigen) wieder unterstützen. Wird das Fahrzeug auf sehr langen, monotonen Strecken wie beispiels-

weise Autobahnen genutzt, ergibt sich dieser Effekt nicht, da der Akku nicht nachgeladen wird. In diesem Nutzungsszenario treibt ausschließlich der Verbrennungsmotor das Fahrzeug an, was den Treibstoffverbrauch deutlich erhöht. Wird dieses Nutzungsszenario sehr häufig bedient, ist derzeit die Wahl eines reinen Verbrennungsfahrzeugs aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht günstiger.

Zusammenfassend ist es insbesondere bei kurzen Reichweiten und entsprechenden Nutzungsprofilen aus Umwelt- und Klimaschutzgesichtspunkten sinnvoll, Batterien rein batterieelektrischer Fahrzeuge mitzuführen. Der Einsatz von Hybridfahrzeugen, die neben Strom fossile Kraftstoffe als Energiequelle nutzen, ist nur dann sinnvoll, wenn sie vorwiegend mit Strom betrieben werden. Nur dann erreichen sie niedrige Energieverbrauchswerte. Nur wo eine entsprechende Ladestrategie realisiert werden kann, ist der Einsatz von Hybridfahrzeugen energetisch sinnvoll.

**21. Vor dem Hintergrund der Aussage von Minister Lies „Wir wollen keine Sonntagsreden schwingen, sondern handeln und unsere selbst gesteckten Klimaziele umsetzen“ (PM Nr. 97 des MU „Klimawandel begrenzen: Umweltminister Lies stellt weitere Pläne für mehr Klimaschutz vor“, 07.08.2018): Welche Ziele verfolgt die Landesregierung bei der Umstellung ihres Fuhrparks/ihrer Dienstwagen auf Elektrofahrzeuge für 2018 und 2019?**

Die Landesregierung will ihrer Vorbildfunktion gerecht werden. Dazu gehört, dass auch der Landesfuhrpark seinen Beitrag dazu leistet, den Ausstoß von Treibhausgasen zu senken. Vor diesem Hintergrund verfolgt die Landesregierung das Ziel, den Anteil an batterieelektrischen Fahrzeugen im Landesfuhrpark zu erhöhen. Dazu prüft sie regelmäßig die Marktentwicklung und die Möglichkeiten, Fördermittel im Rahmen der Beschaffung zu nutzen. Insbesondere erwartet die Landesregierung von den Ergebnissen aus dem Projekt „lautlos&einsatzbereit“ der Polizei Niedersachsen und der TU Braunschweig nachhaltige Anhaltspunkte für Einsatzszenarien von voll- und teilelektrischen Fahrzeugen im Landesfuhrpark.

Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 14.

**22. Welche eigenen Erfahrungen hat die Landesregierung bei der Nutzung von Elektrofahrzeugen bisher gemacht/gesammelt?**

MF:

Das beim Landesamt für Steuern eingesetzte Kraftfahrzeug mit Elektromotor wird gut angenommen und auf kürzeren Strecken viel genutzt. Die Durchführung von Dienstfahrten erfordert jedoch aufgrund der eingeschränkten Reichweite eine genaue Planung.

MI:

Die Polizei nutzt seit 2014 reine Elektrofahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) in ihrem Fuhrpark. Die Erfahrungen sind seither überwiegend positiv. Insbesondere die Zuverlässigkeit, das überzeugende Fahrverhalten, der nahezu geräuschlose Antrieb und die positiven Rückmeldungen aus der Bevölkerung sind klare Pluspunkte dieser Fahrzeuge.

Auf der anderen Seite sind die derzeit deutlich höheren Anschaffungskosten sowie der (insbesondere für Polizeifahrzeuge) erforderliche Aufbau einer Ladeinfrastruktur finanzielle Hemmnisse, die eine zügigere Erhöhung des Anteils elektrischer Fahrzeuge bremsen. Zudem gibt der Markt noch zu wenig geeignete Modelle her, um alle Einsatzszenarien der Polizei bedienen zu können.

MJ:

Bei der Justizvollzugsanstalt Lingen wird derzeit ein Elektrofahrzeug genutzt. Unter Berücksichtigung eines Fahrradius von 40 km um die Hauptliegenschaft hat sich der Einsatz des Fahrzeugs dort bewährt.

Seit November 2017 wird auch bei dem Amtsgericht Hannover ein Elektrofahrzeug (E-Golf) genutzt. Bisher wurden mit diesem Fahrzeug insgesamt 2 780 km zurückgelegt. Die Einzelfahrten umfassen Fahrstrecken von 12 bis 35 km. Eine Nutzung des Fahrzeugs erfolgt vormittags und



nachmittags. Bei einer Reichweite des Fahrzeugs von insgesamt ca. 240 km war ein externer Ladevorgang bislang nicht erforderlich. Insbesondere im Stadtverkehr mit kurzen Fahrstrecken und häufigen Start-/Stoppvorgängen hat sich der E-Antrieb aus ökologischer Sicht bewährt. Die mit diesem Fahrzeug gemachten Erfahrungen sind insgesamt sehr positiv. Die Inbetriebnahme des für das Oberlandesgericht Oldenburg neu beschafften Elektrofahrzeugs StreetScooter Work Box steht kurz bevor, sodass hierzu noch keine Erfahrungen vorliegen.

ML:

Fehlanzeige.

MS:

Es wurden gute Erfahrungen bei Stadtfahrten gemacht. Für weitere Strecken ist die Reichweite der Fahrzeuge problematisch.

MU:

Der Einsatz von Elektrofahrzeugen im Landesfuhrpark hat sich bewährt. Die Fahrzeuge konnten für die ausgewählten Nutzungsprofile zur Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer eingesetzt werden. Die Nutzerinnen und Nutzer geben positive Rückmeldungen.

MW:

MW erprobt seit Mai 2014 rein batterieelektrische Fahrzeuge. Diese können grundsätzlich wie herkömmliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor im Bereich der möglichen Reichweiten eingesetzt werden. Im Regelfall werden Reisen durchgeführt, bei denen die Reichweiten dieser Elektrofahrzeuge nicht ausreichen, daher sind die Nutzungsmöglichkeiten noch begrenzt. Im Nahbereich wird der ÖPNV bevorzugt.

NLStBV:

Im regionalen Geschäftsbereich wurden positive Erfahrungen mit dem Einsatz eines rein batterieelektrischen Fahrzeugs gesammelt. Danach ist die Reichweite rein elektrischer Pkw mit rund 170 km pro Batterieladung für eine Nutzung im Umkreis von 50 km täglich ausreichend. Mit den heute am Markt erhältlichen Fahrzeugen lassen sich alle Fahrten in dem Gebiet dieses Geschäftsbereichs realisieren. Für weitere Fahrten stehen dort ein Hybrid-Benziner sowie ein Diesel-Pkw zur Verfügung. Mit Blick auf Lademöglichkeiten im Umkreis wird die Notwendigkeit gesehen, das Angebot an Ladepunkten weiter auszubauen.

MWK:

Nach Abfrage im nachgeordneten Bereich des MWK können folgende Erfahrungen bei der Nutzung mitgeteilt werden:

Vor allem im nördlichen Niedersachsen seien die Auflademöglichkeiten für Elektroautos noch nicht flächendeckend vorhanden. Hinzu kommt, dass der Aufladevorgang bis zu 12 Stunden betragen kann; dies würde eine nicht zu vertretende Standzeit bedeuten, in der das Fahrzeug nicht genutzt werden könne.

Weiterhin müssen oft Langstrecken zurückgelegt werden (Forschungsprojekte, dezentrale Organisation), auch hier sei zurzeit ein Elektrofahrzeug nicht verlässlich fahrbereit.

Bei den Hybridmodellen wurde auf den hohen Spritverbrauch verwiesen und das teilweise problematische Verhältnis von kleinem Motor und vorwiegender Langstreckennutzung aufgezeigt. Die Fahreigenschaften seien gut. In puncto Wirtschaftlichkeit müssten u. a. die Anschaffungspreise eines Hybrids gegenüber einem Dieselmotor geprüft und verglichen werden.

Bei bereits eingesetzten Elektrofahrzeugen wurde angemerkt, dass diese sehr wartungsintensiv seien (halbjährlich nach Herstellervorgaben). Sie benötigten einen Stellplatz mit Erwärmung im Winter (Batterien sind kälteempfindlich) und die Wartungen (insbesondere an den Batterien) könnten nur durch spezielle Fachwerkstätten durchgeführt werden, die noch nicht flächendeckend vorhanden seien.

Weiterhin wiesen die Elektrofahrzeuge noch gewisse Schwächen, beispielsweise einen erhöhten Reifenabrieb, auf. Speziell im Nutzfahrzeugbereich, aber auch generell sei die Auswahl an Fahrzeugtypen noch sehr gering. Die Reichweiten dieser Fahrzeuge seien für weite Dienstreisen noch ungenügend.

Bezüglich der Nutzung in Gewerken mit kurzen Wegstrecken auf dem Gelände wurde der Vorteil der geringen Luft- und Geräuschbelastung hervorgehoben. Durch die reine Nutzung über den Werktag könne das Elektrofahrzeug in der Nacht an einer 230-Volt-Steckdose geladen werden.

**23. Wie stuft die Landesregierung den Erfolg der Veranstaltungsreihe „Einfach Elektrisch - Die Sieben-Städte-Tour“ für Elektrofahrzeuge rückblickend ein?**

Die Sieben-Städte-Tour wurde 2015 im Rahmen des auf die Jahre 2012 bis 2015 angelegten Bundesprogramms „Schaufenster Elektromobilität“ durchgeführt. Zielgruppe war die breite Öffentlichkeit. Das Ziel, nachhaltig Aufmerksamkeit für das Thema Elektromobilität zu wecken und diese erfahrbar zu machen, wurde gemessen an der Besucherzahl von insgesamt mehr als 100 000 Besuchern und mit Blick auf die Zahl von insgesamt rund 3 775 Probefahrten erreicht.

Die Nationale Plattform Elektromobilität erwartete zum damaligen Zeitpunkt in Deutschland einen erfolgreichen Markthochlauf bis 2020.

Die Reichweiten der bisher auf dem deutschen Markt angebotenen rein batterieelektrischen Fahrzeuge sind häufig noch begrenzt. Das Preisniveau gegenüber Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben ist weiter hoch. Hinzu kommt in Teilen eine nur eingeschränkte Verfügbarkeit (Lieferfähigkeit) von Elektrofahrzeugen auf dem deutschen Markt. Der Markthochlauf erfolgt in Deutschland deshalb deutlich langsamer als ursprünglich erwartet.

Nach der Zwischenbilanz des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle zur Inanspruchnahme des Umweltbonus Elektromobilität zum 31. August 2018 wurden bisher 75 338 Anträge auf Förderung gestellt. Im Ranking der Bundesländer belegt Niedersachsen stabil seit Einführung des Bonus im Jahr 2016 den 4. Platz (insgesamt 6 430 Anträge bis 31. August 2018). Landesbehörden können den Umweltbonus nicht in Anspruch nehmen.

**24. Was plant die Landesregierung in der laufenden Legislaturperiode in Sachen Elektromobilität?**

Die Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis zu 10 % der neu beschafften Fahrzeuge im landeseigenen Fuhrpark mit emissionsarmen Antriebssystemen auszustatten. Die Arbeitsgruppe „Beschaffungsbündnis Elektromobilität“ führt dazu Kontaktveranstaltungen insbesondere mit solchen Landesbehörden durch, die über einen größeren potenziell geeigneten Fuhrpark verfügen. Die Landesbehörden erhalten umfassende Informationen zum Thema Elektromobilität und werden für den weiteren Beschaffungsprozess sensibilisiert. Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) setzt die Landesregierung die erfolgreiche Förderung der Elektromobilität fort.

So werden weiterhin die Beschaffungen von Ladegeräten für Elektrofahrräder und Elektroautos an P+R- und B+R-Anlagen an ÖPNV-Stationen gefördert. Im Bereich der ÖPNV-Omnibus- und Bürgerbusförderung wird die Beschaffung von elektrobetriebenen Fahrzeugen besonders gefördert. Für den SPNV-Fahrzeugpool des Landes ist die Bestellung von bis zu weiteren 30 neuen elektrischen Doppelstockzügen geplant.

Die Landesregierung setzt sich damit an breiter Front für den Ausbau der Elektromobilität ein. Sie begleitet den Ausbau der entsprechenden Infrastruktur und den sich abzeichnenden Strukturwandel in der gesamten Automobilindustrie Niedersachsens.

Die Elektromobilität hat für Niedersachsen als Stammland des Volkswagenkonzerns aber auch große wirtschaftliche Bedeutung. Daher hat die Landesregierung sich durch gezielte Projektförderung und Investitionen in Infrastrukturprojekte der Mobilitätsforschung deutlich positioniert.

Für einen Wandel zur Elektromobilität sind leistungsfähige Batterien essenziell. Hierzu werden Hochschulen und Forschungseinrichtungen aus verschiedenen Förderprogrammen auch im Bereich der Batterieforschung für Elektromobilität gefördert.

So entwickelt das DLR-Institut für vernetzte Energiesysteme in Oldenburg Technologien und Konzepte für die zukünftige Energieversorgung auf Basis erneuerbarer Energien. Im Fokus steht die Herausforderung, aus wetterabhängiger dezentraler Erzeugung stabile und effiziente Energiesysteme zu gestalten. Mit seinen Abteilungen Stadt- und Gebäudetechnologien, Energiesystemtechnologie und Energiesystemanalyse widmet sich das Institut auch systemorientierten Fragestellungen zur intelligenten und effizienten Verknüpfung der Sektoren Strom, Wärme und Verkehr.

Des Weiteren errichtet die Fraunhofer-Gesellschaft mit Unterstützung des Landes Niedersachsen und in enger Kooperation mit der TU Braunschweig ein neues Fraunhofer-Projektzentrum für Energiespeicher und -systeme (Fraunhofer Center für Smarte Energiespeicher und Systeme [CES]) in Braunschweig. Hierfür wird das Land bis zu 30 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Der Start des Projektzentrums soll voraussichtlich Anfang des nächsten Jahres erfolgen. Das CES widmet sich den Themen Entwicklung und Demonstration von Stromspeichern für die Elektromobilität und für stationäre Anwendungen sowie chemische Speicher mit einem besonderen Fokus auf deren Produktionstechnologie (Hochskalierung, prozessbegleitende Qualitätssicherung, Fertigungskonzepte, Life-Cycle-Management). Im Bereich mobiler Lithium-Festkörperbatterien soll das CES zu dem dringend benötigten nationalen Kompetenzzentrum entwickelt werden (Lückenschluss in der Technologiekette).

Insgesamt ist festzustellen, dass die Landesregierung im Forschungsbereich der Elektromobilität in der Vergangenheit bereits wichtige Grundsteine gelegt hat und diese künftig weiter ausbauen und fördern wird.

**25. Wie belastbar sind die Ankündigungen von Minister Lies in Bezug auf die Vorbildfunktion der Landesregierung und des Landes Niedersachsen mit Bezug auf die Elektromobilität?**

Die Landesregierung teilt das Ziel, dass auch der Landesfuhrpark seinen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität leisten muss. Technisch betrachtet ist es, vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden und der Landesregierung bekannten technologischen Entwicklung der Elektromobilität, kein Problem, die von Minister Lies genannten Ziele zu erreichen.

Entsprechend wird die Landesregierung die vom Haushaltsgesetzgeber gesetzten Rahmenbedingungen und Möglichkeiten nutzen, um diese Ziele zu erreichen.