

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Cem Özdemir, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/29470 –

Elektromobilität in Niedersachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Transformation der Mobilität hin zu klimaneutralem Transport von Menschen und Gütern kommt für die Verkehrswende in Niedersachsen eine Schlüsselposition zu. Alle Verkehrsträger, vom Auto und Lkw über die Schiene bis hin zum Fahrrad und Binnenschiff, können auf dem Weg zu mehr Klimaschutz im Verkehrssektor einen wichtigen Beitrag leisten. Hierfür müssen die entsprechenden rechtlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Busse mit alternativen Antrieben in Niedersachsen zwischen 2010 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und nach Antriebsarten differenzieren)?

Die Gesamtzahl an Bussen mit alternativen Antrieben hat im Zeitraum zwischen 2010 und 2021 kontinuierlich zugenommen. Den größten Anteil daran haben Hybridbusse, aber auch die Zahl rein elektrischer Batteriebusse steigt seit 2012 an. Eine jahresscheibengenaue Aufschlüsselung nach Antriebsarten ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Berichtsjahr	Anzahl Busse insgesamt	darunter				
		Elektro (BEV)	Hybrid		Brennstoffzelle (Wasserstoff)	Gas (Flüssig-, Erdgas)
			Insgesamt	darunter Plug-In Hybrid		
2021	7.317	71	306	-	-	87
2020	7.898	35	164	-	-	97
2019	7.932	15	124	-	-	115
2018	7.936	14	94	-	-	118
2017	7.816	16	76	-	-	119

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. Juni 2021 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Berichtsjahr	Anzahl Busse insgesamt	darunter				
		Elektro (BEV)	Hybrid		Brennstoffzelle (Wasserstoff)	Gas (Flüssig-, Erdgas)
			Insgesamt	darunter Plug-In Hybrid		
2016	7.788	11	74	-	-	120
2015	7.726	9	52	-	-	138
2014	7.583	2	42	-	-	148
2013	7.490	1	23	-	-	139
2012	7.430	1	14	-	-	147
2011	7.481	-	4	-	-	161
2010	7.453	-	1	-	-	166

Bestandsentwicklung an Kraftomnibussen (KOM) nach Antriebsarten in Niedersachsen (vom 1. Januar 2010 bis 1. Januar 2021, Quelle Kraftfahrtbundesamt (KBA))

2. In welchen Städten und Gemeinden in Niedersachsen sind nach Kenntnis der Bundesregierung Busse mit alternativen Antrieben im Einsatz, und wie groß ist ihr Anteil an den jeweiligen Busflotten bzw. an allen Bussen in diesen Städten und Gemeinden (bitte nach Antriebsarten aufschlüsseln)?

Eine Übersicht zu niedersächsischen Städten mit Kraftomnibussen mit alternativen Antrieben kann nachfolgender Tabelle entnommen werden. Eine Aufschlüsselung nach Antriebsarten ist nicht möglich.

In Niedersachsen sind in 29 Städten und Gemeinden Busse mit alternativen Antrieben (Anzahl 464) unterwegs. Ihr Anteil an der Gesamtflotte innerhalb dieser Städte (5 071 Kraftomnibusse) liegt im Mittel bei 9,9 Prozent. Die Gesamtflottengrößen erstrecken sich dabei zwischen ca. 50 und ca. 800 Fahrzeugen (mittlere Flottengröße: ca. 175 Fahrzeuge). Die größten Busflotten betreiben u. a. die Städte Hannover, Osnabrück und Göttingen. Dort sind auch die bestehenden und geplanten Elektrobussanteile entsprechend hoch. Hannover plant im Rahmen seiner Elektrobussoffensive 48 Batteriebusse bis Ende 2023, Osnabrück will bis Ende 2021 mit 62 Fahrzeugen die größte Elektro-Gelenkbusflotte Deutschlands auf der Straße haben und in Göttingen wächst die E-Busflotte aktuell auf 18 Fahrzeuge an. Die Stadtbusflotte in Oldenburg ist vollständig auf Erdgasbusse umgestellt, welche mit Biomethan betrieben werden.

Kreis/kreisfreie Stadt	Busse Insgesamt	Anteil mit altern. Antrieb in Prozent
Summe	5.071	9,9
Ammerland	144	10,4
Aurich	256	3,1
Braunschweig, Stadt	206	20,9
Cloppenburg	167	3,6
Delmenhorst, Stadt	59	13,6
Göttingen	264	6,8
Goslar	87	2,3
Grafschaft Bentheim	81	3,7
Hamel-Pyrmont	124	16,1
Hannover	804	14,2
Harburg	81	1,2
Heidekreis	155	5,2
Helmstedt	114	4,4

Kreis/kreisfreie Stadt	Busse Insgesamt	Anteil mit altern. Antrieb in Prozent
Hildesheim	264	8,3
Leer	137	1,5
Lüneburg	222	0,5
Northeim	92	1,1
Oldenburg	92	97,8
Osnabrück	414	1,9
Osnabrück, Stadt	159	22,6
Peine	139	2,9
Rotenburg (Wümme)	133	0,8
Salzgitter, Stadt	113	2,7
Schaumburg	141	1,4
Vechta	275	2,2
Verden	72	1,4
Wilhemshaven, Stadt	54	20,4
Wolfenbüttel	80	5,0
Wolfsburg, Stadt	142	14,8

Städte mit Kraftomnibussen mit alternativen Antrieben (Elektro, Hybrid, Plug-In-Hybrid, Gas, Brennstoffzelle (Wasserstoff)) in Niedersachsen am 1. Januar 2021 nach Kreisen/kreisfreien Städten (anteilige Betrachtung)

- Die Beschaffung wie vieler Busse mit alternativen Antrieben in welchen Städten und Gemeinden Niedersachsens hat die Bundesregierung in den Jahren 2010 bis 2020 mit jeweils welchen Summen gefördert (bitte jahresscheibengenau darstellen und nach Antriebsarten differenzieren)?

Eine detaillierte Förderübersicht zu den in Niedersachsen beschafften und geförderten Bussen ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Vor dem Hintergrund der übergeordneten Fragestellung wurde dabei auf die elektrischen Antriebsoptionen fokussiert. Maßgeblich für die Auswahl des Förderjahres ist das Bewilligungsdatum. Der Bewilligungszeitraum kann aufgrund laufender Förderprogramme über das Jahr 2020 hinausgehen. Ein Förderangebot besteht seit 2010. In frühen Förderjahren (2010 bis 2014) wurden auch reine Hybridbusanwendungen und Forschungsvorhaben für Batteriebusanwendungen, so z. B. auch das Forschungsvorhaben „Primove Braunschweig“ mit sechs induktiv geladenen Bussen und dafür notwendiger Ladeinfrastruktur in Niedersachsen gefördert.

Stadt	Zuwendungs-Empfänger	Jahr	Fahrzeug/Antriebsart			Lade-Infrastruktur (Ladepunkte)	Zuwendung Euro	Förderprogramm
			Hybrid	PHEV	BEV			
Borkum	Borkumer Kleinbahn und Dampfschiff-fahrt GmbH	2019			1	1	110.621,00	Förderrichtlinie Elektromobilität (BMVI)
Braunschweig	Braunschweiger Verkehrs AG	2013/14			6	7	1.285.000,00	Förderrichtlinie Elektromobilität (BMVI)
Braunschweig	KVG Braunschweig	2020			32	0	8.326.400,00	Förderrichtlinien zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV (BMU)

Stadt	Zuwendungs-Empfänger	Jahr	Fahrzeug/Antriebsart			Lade-Infrastruktur (Ladepunkte)	Zuwendung Euro	Förderprogramm
			Hybrid	PHEV	BEV			
Goslar	Stadtbus Goslar GmbH	2020			3	0	840.000,00	Förderrichtlinien zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV (BMU)
Hannover	üstra	2013			3	1	753.200,00	Erneuerbar Mobil (BMU)
Hannover	üstra	2018			48	61	22.652.538,00	Förderrichtlinien zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV (BMU)
Hannover	regiobus Hannover	2020			15	8	9.251.319,00	Förderrichtlinien zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV (BMU)
Osnabrück	Stadtwerke Osnabrück AG	2018			62	20	21.216.671,00	Förderrichtlinien zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV (BMU)
Verden	Verdener Verkehrsgesellschaft	2020			4	0	979.200,00	Förderrichtlinien zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV (BMU)
Wolfsburg	Wolfsburger Verkehrs GmbH	2012	3			0	192.267,00	Förderrichtlinien zur Anschaffung von diesel-elektrischen Hybridbussen im ÖPNV (BMU)

Übersicht der geförderten Busvorhaben in Städten und Gemeinden in Niedersachsen in den Jahren 2010 bis 2020

4. In welchem Rahmen fördert die Bundesregierung derzeit die Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben bei Städten und Gemeinden?

Wie viele Anträge zur Förderung der Beschaffung von E-Bussen liegen der Bundesregierung von niedersächsischen Städten und Kommunen derzeit (Stand: 5. Mai 2021) vor, und welches Fördervolumen wurde hier jeweils sowie insgesamt beantragt?

Die Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben für den Einsatz im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird aktuell sowohl durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) über die Förderrichtlinien zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV als auch durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über die Förderrichtlinie Elektromobilität gefördert. Über die Förderrichtlinien des BMU wird die Beschaffung von Plug-In-Hybridbussen mit externer Nachlademöglichkeit mit 40 Prozent der Investitionsmehrkosten und von rein elektrischen Batteriebusen mit 80 Prozent der Investitionsmehrkosten gefördert. Zudem sind auch die Ladeinfrastruktur und weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anschaffung der Fahrzeuge mit 40 Prozent förderfähig. Über die Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI werden batterieelektrische An-

wendungen in drei Bereichen (Forschung und Entwicklung (F&E), Beschaffung, Elektromobilitätskonzepte (Konzepte)) gefördert. Dabei adressieren den ÖPNV aktuell die beiden Schwerpunkte F&E und Konzepte. In der abgeschlossenen Förderphase (2015 bis 2020) wurden auch Busbeschaffungen darüber gefördert. Die Richtlinie besteht seit 2015, wurde zum Jahresende überarbeitet und am 24. Dezember 2020 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Sie gilt bis 2025. Derzeit liegen dem BMVI und dem BMU keine weiteren Förderanträge für Busse mit alternativen Antrieben aus Niedersachsen vor. Hintergrund sind die Pläne zur künftigen Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben und das Auslaufen der Richtlinie des BMU. Auf Grundlage der Förderrichtlinien des BMU sind daher keine neuen Projektauswahlverfahren geplant. Es werden lediglich die bisher bereits bewilligten Vorhaben ausfinanziert.

Für eine zukünftige Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben hat das BMVI eine neue technologieübergreifende „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ erarbeitet, welche die Beschaffung von Batterie-, Brennstoffzellen-, Batterieoberleitungsbussen und biometanbetriebenen Bussen sowie den Aufbau der jeweiligen Infrastruktur fördern soll. Zudem sind auch Machbarkeitsstudien förderfähig. Derzeit befindet sich diese im Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission. Die Genehmigung wird im Laufe dieses Jahres erwartet. Nach derzeitiger Finanzplanung sind dafür mehr als 1,2 Mrd. Euro bis 2024 vorgesehen.

5. Welchen Bedarf zur Umrüstung der Busflotten von Städten und Gemeinden in Niedersachsen sieht die Bundesregierung zwischen 2021 und 2025 sowie für den Zeitraum 2021 bis 2030, und welche Fördermittel plant sie hierfür bereitzustellen?

Vor dem Hintergrund der übergeordneten Fragestellung versteht die Bundesregierung die Frage 5 im Sinne der Umstellung der Bestands-Busflotten in Niedersachsen auf alternative Antriebe. Unter Umrüstung wird allgemein der technische Umbau von Bestandsfahrzeugen auf batterie-elektrische Antriebe (im Sinne des Austauschs des verbrennungs-motorischen Antriebsstrangs durch einen elektrischen) verstanden.

Für eine Bedarfsabschätzung zur Busflottenumstellung auf alternative Antriebe, speziell in Niedersachsen, können zunächst übergeordnet die Klimazielsetzungen der Bundesregierung herangezogen werden. Nach den Vorgaben des Klimaschutzprogramms 2030 sollen bis zum Zieljahr 2030 etwa 50 Prozent der deutschen Stadtbusse elektrisch fahren. Derzeit sind 75 548 Busse in Deutschland im Einsatz, von denen ca. 50 Prozent (40 000 Busse) im Stadtbusbetrieb fahren. Etwa 10 Prozent der Gesamtflotte entfallen auf Niedersachsen (s. Antwort auf Frage 1). Bei Anwendung der Elektrifizierungspläne der Bundesregierung ergibt sich ein niedersächsischer Bedarf von bis zu 3 658 Elektrobussen bis 2030 (anteilig 1 829 E-Bussen bis 2025). Unter Berücksichtigung der 50-prozentigen Stadtbusanteile besteht ein Umstellungsbedarf von 1 829 (bis 2030) und 915 (bis 2025) Fahrzeugen.

Bis 2025 können zudem Ergebnisse einer mit Unterstützung der zentralen Verbände (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (BDO)) innerhalb der Programmbegleitung Elektromobilität des BMVI (im Kontext der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI) durchgeführten Umfrage bei privaten und kommunalen Verkehrsbetrieben herangezogen werden (Stand: März 2021: 260 Verkehrsbetriebe, 22 000 Bestandsbusse). Diese ergab einen Gesamtbeschaffungsplan an Stadtbussen (alle Antriebsarten) bis 2025 i. H. v. 9 886 Bussen, davon ca. 47 Prozent emissionsfrei (4 616 Fahrzeuge). Etwa 10 Prozent der Rückmeldungen entstammen niedersächsischen Verkehrsbetrieben (ca. 2 400 Bestandsbusse), welche wieder-

rum einen Anteil von 33 Prozent an der niedersächsischen Bestandsflotte haben. Aus dieser Umfrage ergeben sich Beschaffungspläne bis 2025 in Höhe von ca. 900 Bussen in Niedersachsen, wovon ca. 420 emissionsfreie Fahrzeuge sind. Mit Bezug auf die Gesamtflotte in Niedersachsen ergibt sich ein Bedarf von ca. 1 260 emissionsfreien Fahrzeugen in Niedersachsen bis 2025.

In der Zusammenführung beider Abschätzungsvarianten (Klimaziele und Umfrageergebnisse) kann von einem niedersächsischen E-Bus-Umstellungsbedarf von etwa 900 bis zu 1 300 Bussen bis 2025 und von 1 800 bis zu 3 700 Fahrzeugen bis 2030 ausgegangen werden.

6. Wie viele Ladepunkte für E-Busse hat die Bundesregierung zwischen 2010 und 2020 in Niedersachsen mit jeweils welchen Summen gefördert (bitte jahresscheibengenau darstellen)?

BMVI und BMU haben im Zeitraum von 2010 bis 2020 insgesamt ca. 100 Ladepunkte für E-Busse in Niedersachsen als Bestandteil der Flottenumstellung auf alternative Antriebe gefördert. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

7. Welchen Bedarf zum weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Busse sieht die Bundesregierung für Niedersachsen zwischen 2021 und 2025 sowie für den Zeitraum 2021 bis 2030, und welche Fördermittel plant sie hierfür bereitzustellen?

Die Bedarfsabschätzungen zur Ladeinfrastruktur orientieren sich an Bedarfsabschätzungen zur Flottenumstellung auf Elektrobusse. Bis 2025 kann für den klassischen E-Buseinsatz als Voll-lader mit Übernachtladung auf dem Betriebs-hof bei einer Flottenumstellung von einem 1:1-Verhältnis zwischen Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur ausgegangen werden. Hinzu kommen ggf. zusätzliche Infrastrukturbedarfe auf der Betriebsstrecke. Der Zeitraum nach 2025 unterliegt den Abhängigkeiten der Markt- und Technologie-Entwicklungen (u. a. Marktangebot und Batterieentwicklung). Daher können dafür keine genauen Aussagen getroffen werden. In einer Annäherung wird von einem identischen Fahrzeug-Ladepunkteverhältnis ausgegangen, wie für die Vorjahre. Für Niedersachsen ergibt sich daher ein Bedarf von bis zu 1 300 Ladepunkten bis 2025 und bis zu 3 700 Ladepunkten bis 2030. Dieser Bedarf kann anteilig über die Förderrichtlinie für alternative Antriebe im ÖPNV des BMVI gedeckt werden. Nach derzeitiger Finanzplanung sind dafür mehr als 1,2 Mrd. Euro bis 2024 vorgesehen.

8. Fördert die Bundesregierung Projekte zum Einsatz von Oberleitungsbus-sen in Niedersachsen?

Wenn ja, seit wann, und in welchem Umfang?

Wenn nein, warum nicht, und inwiefern wären entsprechende Projekte derzeit förderfähig?

In Deutschland sind klassische Oberleitungsbusse derzeit lediglich in drei Städten im Einsatz (Solingen [54], Esslingen [16] und Eberswalde [elf]). Aktuell (Stand: 25. Mai 2021) sind keine Förderprojekte zu Oberleitungs-bussen in Niedersachsen in der Umsetzung. Als Hybridvariante (mit zusätzlicher Batterie) ist diese Technologie jedoch innerhalb der geplanten „Richtlinie zur Förderung von alternativen Antrieben von Bussen im Personenverkehr (BMVI)“ förderfähig.

9. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte für E-Fahrzeuge gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit (Stand: 5. Mai 2021) in Niedersachsen (bitte in Normalladepunkte (NLP) und Schnellladepunkte (SLP) aufgliedern und darstellen, welche Fahrzeuge an diesen Ladepunkten geladen werden können, z. B. Pkws, Lkws, Transporter)?

In Niedersachsen existieren derzeit ca. 4 800 öffentliche Ladepunkte mit einem Anteil an Schnellladepunkten von 18 Prozent.

	Normalladepunkte (NLP)	Schnellladepunkte (SLP)
Niedersachsen	4.070	734

Gemeldete Ladepunkte in Niedersachsen (Quelle: Bundesnetz-Agentur (BNetzA), Stand 1. Mai 2021)

Ladepunkte, die im Ladesäulenregister der BNetzA enthalten sind, erfüllen die Anforderungen der Ladesäulenverordnung (LSV). Die LSV ermöglicht allerdings keine vollumfängliche Erhebung aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte, da Normalladepunkte, mit Inbetriebnahme vor dem 17. März 2016, sowie Ladepunkte mit bis zu 3,7 kW Ladeleistung nicht von der Anzeigepflicht nach § 5 LSV betroffen sind. Informationen dazu, welche Fahrzeugklassen an den Ladepunkten jeweils geladen werden können, werden im Rahmen der LSV nicht erhoben.

10. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl dieser Ladepunkte zwischen den Jahren 2010 bis 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Der Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Niedersachsen hat sich laut Bundesnetzagentur mit Stand vom 1. Mai 2021 wie folgt über die Jahre entwickelt (siehe Tabelle).

Jahr	Bestand öffentlich zugängliche NLP in Niedersachsen	Bestand öffentlich zugängliche SLP in Niedersachsen
2010	13	2
2011	91	2
2012	109	2
2013	129	2
2014	206	7
2015	339	39
2016	484	59
2017	830	153
2018	1.615	253
2019	2.463	385
2020	3.282	512
Mai 2021*	4.070	734

Bestandsentwicklung der öffentl. Ladepunkte in Niedersachsen im Zeitraum 2010 bis 2021 (Quelle: BNetzA, Ladesäulenregister und Anzahl gemeldeter Ladepunkte laut BNetzA Webseite, Stand 01. Mai 2021)

* Öffentlich zugängliche Ladepunkte (LP), deren Inbetriebnahmedatum oder max. Ladeleistung im Ladesäulenregister nicht veröffentlicht wurden, sind dem Jahr 2021 zugeschrieben und auf Basis der gemeldeten LP laut BNetzA-Webseite ermittelt.

11. Wie viele der öffentlich zugänglichen Ladepunkte für E-Fahrzeuge in Niedersachsen wurden zwischen 2010 und 2020 durch die Bundesregierung mit welchen Summen gefördert (bitte in Normalladepunkte und Schnellladepunkte aufgliedern und jahresscheibengenau die jeweiligen Fördersummen darstellen)?

Investitionsförderprogramme zum Aufbau von öffentlich zugänglichen Ladepunkten werden seit 2015 umgesetzt. Zuvor erfolgte eine Förderung auf Basis von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, im Sinne der Marktvorbereitung und -initiiierung. Zudem werden öffentlich zugängliche Ladepunkte erst seit 2016 bei der BNetzA erfasst. Von den öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Niedersachsen wurden 1 503 öffentliche Normalladepunkte und 238 öffentliche Schnellladepunkte in den Jahren 2015 bis 2021 von der Bundesregierung mit rund 3,9 Mio. Euro gefördert (Inbetriebnahmen pro Jahr und dazugehörige Fördermittel siehe Tabelle).

Die Förderung unten aufgeführter Ladepunkte erfolgte über die folgenden Förderrichtlinien:

- Förderrichtlinie Elektromobilität vor Ort des BMVI,
- Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge des BMVI und
- Förderrichtlinie Elektro-Mobil des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.

Jahr	aufgebaute geförderte öff. NLP	aufgebaute geförderte öff. SLP	Summe Fördermittel für aufgebaute geförderte öff. LP [in Euro]
2015	-	-	-
2016	-	-	-
2017	55	55	8.661
2018	484	79	386.994
2019	589	45	2.042.214
2020	284	48	1.225.037
2021	91	11	268.191
Gesamt	1.503	238	3.931.097

Gesamtüberblick Förderung öffentlich zugänglicher Ladepunkte in Niedersachsen (2015 bis 2021)

12. Wie viele Schnellladepunkte in Niedersachsen mit einer Ladeleistung von mehr als 100 kW und mehr als 150 kW sind derzeit (Stand: 5. Mai 2021) öffentlich zugänglich (bitte für 100 kW und 150 kW differenziert darstellen)?

Bei der Bundesnetzagentur wurden im Rahmen der Ladesäulenverordnung für das Bundesland Niedersachsen 188 öffentlich zugängliche Ladepunkte mit mehr als 100 kW Leistung angezeigt, wovon 60 Ladepunkte mehr als 150 kW Leistung anbieten.

13. Welchen Bedarf zum weiteren Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturen für E-Fahrzeuge, der nicht durch private Ladeinfrastruktur gedeckt werden kann, sieht die Bundesregierung für Niedersachsen zwischen 2021 und 2025 sowie für den Zeitraum 2021 bis 2030 (bitte differenziert nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten ausweisen), und welche Fördermittel plant sie hierfür bereitzustellen?

Auf Basis der in der Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“ (herausgegeben von der Nationalen Leitstelle Ladeinfra-

struktur im Auftrag des BMVI) prognostizierten Anzahl an Ladevorgängen für die Jahre 2025 und 2030 geht die Bundesregierung von unten stehenden Bedarfskorridoren für den Aufbau öffentlich zugänglicher Ladepunkte in Niedersachsen aus. Für die Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe sind für den Zeitraum von 2021 bis 2025 Bundesmittel in Höhe von insgesamt 7,1 Mrd. Euro vorgesehen. Eine Aufschlüsselung für Niedersachsen ist nicht möglich.

	2021-2025	2021-2030
Zielgröße NLP (≤ 22 kW)	9.000 – 11.500	18.500 – 23.000
Zielgröße SLP (> 22 kW – < 150 kW)	4.000 – 5.000	7.500 – 9.000
Zielgröße HPC-Ladepunkte (≥ 150 kW)	1.500 – 2.000	4.000 – 5.500

Bedarfsabschätzung zu öffentlichen Ladepunkten in Niedersachsen im Zeitraum 2021 bis 2030

14. Wie viele nicht öffentlich zugängliche Ladepunkte in Wohngebäuden in Niedersachsen wurden bisher (seit Start des Programms bis einschließlich 5. Mai 2021) durch das Förderprogramm „Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden“ der KfW mit welchen Summen gefördert?
15. Für wie viele Ladepunkte in Niedersachsen wurden die Zuschüsse nicht bewilligt, und wie hoch ist die Summe der nicht bewilligten Mittel?
16. Für wie viele Ladepunkte in Niedersachsen liegen derzeit noch Förderanträge vor, und wie hoch ist die Summe der beantragten Mittel?

Die Fragen 14 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 30. April 2021 wurden in Niedersachsen im Rahmen des Förderprogramms „Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden“ insgesamt 60 123 Ladepunkte mit einem Fördervolumen von 63,4 Mio. Euro bewilligt. Zum Förderprogramm liegen der KfW keine Auswertungen zu nicht bewilligten Ladepunkten vor. Zudem gibt es keinen Antragsrückstau. Der Antragsprozess verläuft automatisiert und es wird taggleich zugesagt oder abgelehnt.

17. Welchen Bedarf zum weiteren Ausbau der nicht öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturen für E-Fahrzeuge (private Ladeinfrastrukturen) sieht die Bundesregierung für Niedersachsen zwischen 2021 und 2025 sowie für den Zeitraum 2021 bis 2030 (bitte differenziert nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten ausweisen), und welche Fördermittel plant sie hierfür bereitzustellen?

Die nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bildet eine relevante Säule in der Strategie der Bundesregierung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur und zum Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland.

In der Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“ der Reiner Lemoine Institut gGmbH wurde berechnet, dass in Abhängigkeit vom prognostizierten Bestand an E-Fahrzeugen bis zum Jahr 2030 zwischen 5,4 und 8,7 Mio. private Ladepunkte deutschlandweit an den Wohnorten verfügbar sein werden. Für den Arbeitsplatz ergibt sich ein Bedarf an etwa 2,5 bis 2,7 Mio. Ladepunkten. Unter Berücksichtigung des aktuellen Kraftfahrzeugbestands pro Bundesland liegt der Infrastrukturbedarf in Niedersachsen bei circa 10 Prozent des beschriebenen Gesamtbedarfs. Für den Ausbau der nicht-öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Deutschland werden nach

derzeitiger Finanzplanung bis 2025 Bundesmittel in Höhe von 850 Mio. Euro bereitgestellt.

18. Wie hat sich die Anzahl der in Niedersachsen zwischen 2010 und 2020 zugelassenen Elektro-Pkws entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und nach Antriebsarten differenzieren), und wie viele der in diesem Zeitraum zugelassenen Fahrzeuge waren bzw. sind schnellladefähig (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

In nachfolgender Tabelle sind die Bestandsdaten für Elektro-Pkw in Niedersachsen zum 1. Januar des jeweiligen Jahres differenziert nach den elektrischen Antriebsoptionen dargestellt. Zum Anteil schnellladefähiger Fahrzeuge liegen keine Informationen vor.

Berichts- jahr	Elektro- Pkw Insgesamt	davon			
		Elektro (BEV)	Hybrid		Brennstoffzelle (Wasserstoff)
			Insgesamt	darunter Plug-in- Hybrid	
2021	118.137	36.346	81.746	26.007	45
2020	52.845	12.491	40.333	8.066	21
2019	33.712	6.958	26.744	6.177	10
2018	23.840	4.757	19.079	4.675	4
2017	15.819	3.076	12.740	2.193	3
2016	12.241	2.484	9.750	-	7
2015	10.085	2.006	8.072	-	7
2014	8.058	1.699	6.352	-	7
2013	5.496	705	4.783	-	8
2012	3.975	436	3.530	-	9
2011	3.105	190	2.906	-	9
2010	2.270	134	2.126	-	10

Elektro-Pkw-Bestandsentwicklung in Niedersachsen vom 1. Januar 2010 bis 1. Januar 2021 (Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt (KBA), Stand 05/2021)

19. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der in Niedersachsen zwischen 2010 und 2020 zugelassenen Elektro-Lkws entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und nach Antriebsarten differenzieren), und wie viele der in diesem Zeitraum zugelassenen Fahrzeuge waren bzw. sind schnellladefähig (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

In nachfolgender Tabelle sind die Bestandsdaten für Elektro-Lkw in Niedersachsen zum 1. Januar des jeweiligen Jahres differenziert nach den elektrischen Antriebsoptionen dargestellt. Zum Anteil der schnellladefähigen Fahrzeuge liegen keine Informationen vor.

Berichts- jahr	Elektro- Lkw Insgesamt	davon			
		Elektro (BEV)	Hybrid		Brennstoffzelle (Wasserstoff)
			Insgesamt	darunter Plug-in- Hybrid	
2021	1.561	1.454	107	25	-
2020	1.245	1.202	43	21	-
2019	804	787	17	8	-

Berichts- - jahr	Elektro- Lkw Insgesamt	davon			
		Elektro (BEV)	Hybrid		Brennstoffzelle (Wasserstoff)
			Insgesamt	darunter Plug-in- Hybrid	
2018	722	707	15	5	-
2017	384	372	12	-	-
2016	381	372	9	-	-
2015	338	325	13	-	-
2014	283	271	12	-	-
2013	245	231	14	-	-
2012	180	163	17	-	-
2011	171	166	5	-	-
2010	115	110	5	-	-

Elektro-Lkw-Bestandsentwicklung in Niedersachsen vom 1. Januar 2010 bis 1. Januar 2021 (Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt (KBA), Stand 05/2021)

20. Über wie viele Fahrzeuge verfügen die niedersächsischen Standorte von Bundesbehörden (bitte für jede Bundesbehörde nach Antriebsarten und Fahrzeugklassen und Fahrzeugtyp differenzieren)?
21. Wie viele Ladepunkte für E-Fahrzeuge existieren an den niedersächsischen Standorten von Bundesbehörden (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten differenzieren), und wie hat sich ihre Anzahl seit 2017 entwickelt (bitte für jede Bundesbehörde differenzieren)?
22. Wie häufig wurden die Ladepunkte für E-Fahrzeuge auf den Geländen der Bundesbehörden in Niedersachsen in den Jahren 2017 bis 2020 seit ihrer jeweiligen Inbetriebnahme genutzt, und welche Strommengen wurden durch sie in Elektrofahrzeuge des Bundes geladen (bitte für jede Bundesbehörde differenzieren)?

Die Fragen 20 bis 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zusammenführung der Informationen zur Bestandssituation bei Fahrzeugen und Ladeinfrastrukturen von Bundesbehörden an niedersächsischen Standorten erfolgte auf Basis einer Datenabfrage des zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) und einer Direktabfrage der Bundesbehörden mit Sitz in Niedersachsen und kann der Tabelle in der Anlage entnommen werden. Insgesamt verfügen die in der ZFZR-Datenabfrage berücksichtigten Behörden (Anzahl 115) in Niedersachsen über mind. 800 Fahrzeuge (alle Antriebe) mit Hauptanteilen im Bereich Pkw und Nutzfahrzeuge (Lkw). Der Anteil der Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb (BEV, PHEV) liegt bei 3,9 Prozent. Über die Direktabfrage von 13 Bundesbehörden mit Sitz in Niedersachsen ergibt sich ein Gesamtbestand von 228 Fahrzeugen (alle Antriebsarten) und 23 Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb. Die elektrischen Flottenanteile niedersächsischer Behörden variieren damit zwischen rund ca. 4 und 15 Prozent.

An den 13 Standorten aus der Direktabfrage befinden sich insgesamt 22 Normalladepunkte (derzeit noch keine Schnellladepunkte), die primär in den Jahren 2019 bis heute aufgebaut wurden. Schnellladepunkte (fünf Ladepunkte oder Säulen) sind im aktuellen oder kommenden Jahr geplant (Zeitraum 2021/2022). Die notwendigen Investitionen in den Aufbau dieser Schnellladeinfrastruktur liegen in etwa bei 50 000 bis 70 000 Euro pro Ladepunkt/-säule. Eine Erfas-

sung (Monitoring) der Ladehäufigkeit und der abgegebenen Strommengen findet mehrheitlich nicht statt.

23. In welchem Umfang und mit Investitionsmitteln in welcher Höhe plant die Bundesregierung, die Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge im Fuhrpark des Bundes an welchen niedersächsischen Standorten von Bundesbehörden in den Jahren 2021 bis 2025 auszubauen (bitte für jede Bundesbehörde differenzieren)?

Im Rahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur prüft die Bundesregierung wie der Bau und der Betrieb von Ladeinfrastruktur zur dienstlichen oder privaten Nutzung in der öffentlichen Verwaltung, somit auch an den Bundesbehörden, unbürokratisch umgesetzt werden kann.

24. Wie viele Elektromobilitätsmanager hat das Land Niedersachsen bisher dem Bund gemeldet, und wie viele davon wurden bisher in der Leitstelle Ladeinfrastruktur ausgebildet, bzw. wie ist der aktuelle Stand der Ausbildung (vgl. Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung, S. 9)?

In der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wurde eine Koordinierungsstelle mit vier Elektromobilitätsmanagerinnen und -managern geschaffen, die voraussichtlich bis Sommer 2021 ihre Tätigkeit aufnehmen werden.

Im Auftrag des BMVI erarbeitet die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur ein Unterstützungskonzept für die Kommunen vor Ort. In diesem Zusammenhang sind drei Unterstützungsmaßnahmen geplant: Vernetzung, Weiterbildung und Schaffung eines Informationsangebotes. Eine Vernetzung wird über das Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität ermöglicht (abrufbar unter: <https://www.nakomo.de/>). Das Informationsangebot wird über das Starterset Elektromobilität bereitgestellt und kontinuierlich weiterentwickelt (abrufbar unter: <https://www.xn--starterset-elektromobilitaet-4hc.de/>). Des Weiteren erarbeitet die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur eine digitale Schulungsplattform zur Befähigung von Elektromobilitätsmanagerinnen und -managern für Ladeinfrastruktur. Die ersten Schulungsangebote sind für Ende 2021 vorgesehen. Daher wurden bis zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Elektromobilitätsmanagerinnen und -manager von der Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur in Niedersachsen ausgebildet.

25. Wie viele Elektro-Nutzfahrzeuge und betriebsnotwendige Infrastrukturen in Niedersachsen hat die Bundesregierung bisher in Niedersachsen im Rahmen der sogenannten „Kaufprämie für klimafreundliche Handwerkerfahrzeuge“ (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/036-scheuer-foerderauf-ruf-handwerker-kmu.html>) mit jeweils welchen Fördersummen gefördert?

Die Bewilligungsanteile niedersächsischer Handwerker und kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) liegen bei 70 Elektro-Nutzfahrzeugen und 76 Ladepunkten. Die Bewilligung konnte vollständig zum Jahresende 2020 abgeschlossen werden.

	Anzahl (bewilligt)	Fördersumme Euro
Ladepunkte	76	120.080,00
NFZ (unter 3,5t)	69	16.084,03
LKW (über 3,5t)	1	1.012.588,10

Überblick über die niedersächsischen Bewilligungsanteile im Sonderaufruf Handwerker und KMU

26. Für wie viele Elektro-Nutzfahrzeuge und betriebsnotwendige Infrastrukturen in Niedersachsen wurden die Zuschüsse nicht bewilligt, und wie hoch ist die Summe der nicht bewilligten Mittel (E-Fahrräder und Infrastruktur)?

Im Rahmen der sogenannten „Kaufprämie für klimafreundliche Handwerkerfahrzeuge“ konnte die Förderung aller beantragten und förderfähigen Fahrzeuge sowie der dazugehörigen Infrastruktur bis zum Jahresende 2020 bewilligt werden. Als förderfähig galten Nutzfahrzeuge der Kategorien N1-N3. Elektrische Fahrräder waren nicht förderfähig und wurden auch nicht beantragt. Von insgesamt 123 Förderanträgen im Rahmen des Förderaufrufes waren 112 förderfähig und wurden bewilligt. In Niedersachsen wurden alle Anträge bewilligt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

27. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der zwischen 2010 und 2020 verkauften E-Fahrräder in Niedersachsen entwickelt (bitte jahresscheibengenau angeben)?

Insgesamt hat sich der E-Fahrradmarkt in den letzten Jahren sehr dynamisch entwickelt, insbesondere in den Jahren 2017 bis 2020, mit Zuwachsraten von 30 bis 45 Prozent. In den Jahren 2019 und 2020 wurden jeweils 1,36 Mio. und 1,95 Mio. E-Bikes in Deutschland abgesetzt. Zwecks detaillierter Informationen hinsichtlich der Absatzzahlen von E-Fahrrädern in Deutschland (und spezifisch für Niedersachsen) wird auf die Erhebungen auf der Webseite des Branchenverbandes ZIV e.V. (Zweirad-Industrie-Verband) verwiesen (abrufbar unter: <https://www.ziv-zweirad.de/>). Darüber hinausgehende Informationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

28. Wie viele öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten für E-Fahrräder gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Niedersachsen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

29. An wie vielen und welchen Bahnhöfen der Deutschen Bahn AG in Niedersachsen gibt es die Möglichkeit, E-Fahrräder zu laden (bitte Bahnhöfe und die jeweiligen Ladekapazitäten auflisten)?
30. Inwiefern plant die Deutsche Bahn AG den Ausbau der Lademöglichkeiten für E-Fahrräder an Bahnhöfen in Niedersachsen im Jahr 2021 und im Zeitraum 2021 bis 2025, und welche Investitionssummen plant sie hierfür ein?

Die Fragen 29 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird an Bahnhöfen in Niedersachsen keine explizite Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder betrieben. Aktuell sind auch keine konkreten Ausbaupläne vorgesehen. Da die Ladeinfrastruktur

für E-Fahrräder jedoch ein sich dynamisch entwickelndes Thema ist, erprobt die DB Station&Service AG derzeit eine Pilotanlage in Nordrhein-Westfalen. Auf Basis dieser Piloterfahrungen sowie weiterer Marktanalysen soll ermittelt werden, an welchen Bahnhöfen und für welche Kundengruppen ein solches Angebot sinnvoll sein könnte.

31. Welchen Bedarf zum weiteren Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturen für E-Fahrräder sieht die Bundesregierung für Niedersachsen zwischen 2021 und 2025 sowie für den Zeitraum 2021 bis 2030, und welche Fördermittel plant sie hierfür bereitzustellen?

Generell kann ein Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder in Deutschland auf Grundlage vorliegender Markterhebungen und repräsentativer Studien, z. B. ZIV Marktdaten und Fahrradmonitor angenommen werden. Fördermittel speziell zum Ausbau von Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder werden nicht zur Verfügung gestellt, da E-Fahrräder i.d.R. zu Hause oder am Arbeitsplatz geladen werden können. Gleichwohl wird z. B. beim Bau von Fahrradparkhäusern Ladeinfrastruktur mitfinanziert.

Aktuell kann öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder über folgende Programme gefördert werden: Finanzhilfen über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ sowie Förderung von Maßnahmen über das Programm „Radnetz Deutschland“. Für diese Programme stehen derzeit Finanzmittel bis 2023 bereit. Die Bundesregierung setzt sich für die Fortführung der Programme ein. Die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für weitere Jahre obliegt dem Haushaltsgesetzgeber.

32. Wie viele Verkehre mit Dieselfahrzeugen auf elektrifizierten Streckenabschnitten in Niedersachsen führte die DB Regio AG in den Jahren 2018, 2019 und 2020 durch (bitte in Zugkilometern angeben)?

Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die Zugkilometer von Dieselfahrzeugen der DB Regio AG auf elektrifizierten Streckenabschnitten in Niedersachsen.

Jahr	Zugkilometer p.a.
2018	540.585
2019	569.792
2020	599.155

Zugkilometer mit Dieselfahrzeugen auf elektrifizierten Strecken in Niedersachsen im Zeitraum 2018 bis 2020

(Quelle: DB AG)

33. Wie viele und welche Typen von elektrischen Triebfahrzeugen hat die DB Regio AG in Niedersachsen auf welchen Relationen im Einsatz?

Nach Auskunft der DB AG setzt die DB Regio AG im Netz der S-Bahn Hannover 40 Elektrotriebwagen der Baureihe 424 und 34 Elektrotriebwagen der Baureihe 425 ein. Im Netz Expresskreuz Bremen setzt die DB Regio AG 19 Lokomotiven der Baureihe 146 ein. Diese verkehren auf den nachfolgenden Relationen:

S-Bahnnetz Hannover (DB Regio AG)	
S1	Haste – Weetzen – Hannover Hbf – Wunstorf- Haste – Stadthagen – Minden
S2	Haste – Weetzen – Hannover Hbf – Wunstorf – Neustadt – Nienburg
S3	Hildesheim Hbf – Sehnde – Lehrte – Hannover Hbf
S4	Hildesheim Hbf – Sarstedt – Hannover Hbf – Langenhagen – Benne- mühlen
S5	Paderborn Hbf – Hameln – Weetzen – Hannover Hbf – Langenhagen – Hannover Flughafen
S6	Celle – Burgdorf – (Lehrter Kurve) – Hannover Hbf
S7	Celle – Burgdorf – Lehrte – Hannover Hbf
S8	Hannover-Messe/Laatzen – Hannover Hbf – Hannover Flughafen (nur zu ausgewählten Messen)
S21	Hannover Hbf – Weetzen – Barsinghausen (Express-Linie)
S51	Seelze – Hannover Hbf – Weetzen – Hameln (Express-Linie)
Netz Expresskreuz Bremen (DB Regio AG)	
	Norddeich – Bremen – Hannover
	Bremerhaven – Bremen – Osnabrück

Übersicht niedersächsischer Relationen der DB Regio AG mit Elektrotriebwagen

34. Wie viele und welchen Typen von elektrischen Triebfahrzeugen plant die DB Regio AG in den Jahren 2021 bis 2025 in Niedersachsen zusätzlich einzusetzen, bzw. wie viele sollen Dieselloks ersetzen?

Nach Auskunft der DB AG plant die DB Regio AG keine zusätzlichen elektrischen Triebfahrzeuge in den Jahren 2021 bis 2025 in Niedersachsen einzusetzen.

35. Wie viele Kilometer Schienenwege des Bundes in Niedersachsen wurden in den Jahren 2010 bis 2020 elektrifiziert (bitte jahresscheibengenau angeben und auflisten, um welche Streckenabschnitte es sich handelte)?

Um den Elektrifizierungsgrad der Schiene von derzeit 62 Prozent auf 70 Prozent zu erhöhen, hat der Bund ein Elektrifizierungsprogramm, welches aus vier Säulen (Bedarfsplan, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, ergänzende Programme wie „Elektrische Güterbahn“ und Strukturstärkungsgesetz, alternative Antriebe) besteht, auferlegt. Nähere Einzelheiten können unter folgendem Link entnommen werden: <http://bmvigsb7preview.init-ag.de/SharedDocs/DE/Artike/1/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html>.

Nach Auskunft der DB AG wurden in den Jahren 2010 bis 2020 in Niedersachsen keine Elektrifizierungen von Eisenbahnstrecken des Bundes in Betrieb genommen. Derzeit befindet sich die Elektrifizierung der Strecke ABS Oldenburg – Wilhelmshaven (ca. 69 km) in der Umsetzung.

36. Wie viele Planfeststellungsverfahren und wie viele Plangenehmigungsverfahren zur Elektrifizierung bestehender Schienenstrecken wurden in den Jahren 2010 bis 2020 beendet (bitte jahresscheibengenau angeben und auflisten, um welche Projekte bzw. Streckenabschnitte es sich handelte)?

Nach Auskunft der DB AG wurden folgende Planfeststellungsverfahren im Zeitraum 2010 bis 2020 beendet:

ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Ausbaustufe	Projektbezeichnung	Planfeststellungsabschnitt	Bezeichnung	Jahr der Planfeststellung
IIIa	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Herstellung einer durchgehenden Zweigleisigkeit*	PFA 2	Rastede – Jaderberg	2011
IIIa	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Herstellung einer durchgehenden Zweigleisigkeit*	PFA 3	Jaderberg – Varel	2011
IIIb	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Elektrifizierung u. Ertüchtigung Restabschnitte	PFA 1	Oldenburg – Rastede	2019
IIIb	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Elektrifizierung u. Ertüchtigung Restabschnitte	PFA 4	Varel – Sande	2016
IIIb	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Elektrifizierung u. Ertüchtigung Restabschnitte	PFA 5	Sande – Wilhelmshaven	2017
IIIb	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Elektrifizierung u. Ertüchtigung Restabschnitte	PFA 6, Los 1	Sande – Weißer Floh	2017
IIIb	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven Elektrifizierung u. Ertüchtigung Restabschnitte	PFA 6, Los 2	Weißer Floh – Ölweiche	vsI. 06/2021

Beendete Planfeststellungsverfahren in Niedersachsen im Zeitraum 2010 bis 2020 (Quelle: DB AG, *inkl. Elektrifizierung)

37. Wie viele Kilometer der Bundesschienenwege in Niedersachsen sind derzeit (Stand: 5. Mai 2021) elektrifiziert?

Nach Auskunft der DB AG sind in Niedersachsen 2 036 Kilometer Schienenwege des Bundes elektrifiziert. (Stand 30. November 2020 – DB Netz AG, Infrastrukturkataster 2020).

38. Wie viele Kilometer der Bundesschienenwege in Niedersachsen sollen im Jahr 2021 elektrifiziert werden?

Nach Auskunft der DB AG werden in 2021 in Niedersachsen keine elektrifizierte Streckenkilometer an Schienenwegen des Bundes in Betrieb genommen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 35 und 36 verwiesen.

39. Wie viele Lademöglichkeiten für elektrische Triebfahrzeuge an Bundesschienenwegen gibt es in Niedersachsen derzeit (Stand: 5. Mai 2021), und wo befinden sie sich?

Nach Auskunft der DB AG werden derzeit keine stationären Lademöglichkeiten für Triebfahrzeuge in Niedersachsen an Schienenwegen des Bundes betrieben.

40. Inwiefern fördert die Bundesregierung die Einrichtung von weiteren Lademöglichkeiten für elektrische Triebfahrzeuge an den Bundesschienenwegen in Niedersachsen und insbesondere an den Dieseltankstellen für Dieselloks?

Eine Förderung der Einrichtung von Lademöglichkeiten für elektrische Triebfahrzeuge an Schienenwegen des Bundes kann über die „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr“ (vom Februar 2021) oder bei Vorliegen der entsprechenden Fördervoraussetzungen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgen. Derzeit werden in Niedersachsen keine Projekte gefördert.

41. Wie viele Häfen und Hafenanlagen in Niedersachsen verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung seit wann über welche Typen von Landstromanlagen für die Stromversorgung von Schiffen (bitte Kapazitäten auflisten)?
42. Welche Häfen und Hafenanlagen in Niedersachsen verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung nicht über Landstromanlagen?

Die Fragen 41 und 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung führt keine eigenen Erhebungen zu Landstromanlagen in Niedersachsen durch. Die der Bundesregierung vorliegenden Informationen zur Errichtung von Landstromanlagen in Niedersachsen beruhen auf den Angaben des Landes, die im Rahmen der Inanspruchnahme der Bundesfinanzhilfen aus dem Energie- und Klimafonds zur Errichtung von Landstromanlagen (Landstrom-Titel 6092 88201) gemacht wurden. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 43 und 44 verwiesen. Der Bundesregierung bekannt sind folgende stehende Häfen und Hafenanlagen.

Anzahl Häfen und Hafenanlagen	Standort	Jahr der Inbetriebnahme	Typ	Kapazität
1	Cuxhaven	2018	Stationäre Landstromanlage mit Strombezug aus dem Netz	630 kW

Hafenanlagen mit Landstromversorgung in Niedersachsen

43. Wie viele Landstromanlagen hat die Bundesregierung in Niedersachsen zwischen 2010 und 2020 in welchem Umfang gefördert?

Die Bundesregierung hat 176 Mio. Euro Finanzhilfen aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) für Investitionen in Landstromversorgungsanlagen für Binnen- und Seeschiffe in den Jahren 2020 bis 2024 zur Kofinanzierung von Länderprogrammen bereitgestellt (Landstrom-Titel 6092 88201). 2020 wurden 300 000 Euro vom Land Niedersachsen abgerufen zur Ko-finanzierung von Projekten in Cuxhaven (Landstromanlage Lentzkai) und Norddeich (Landstromanlage Osthafen).

44. Welchen Bedarf zum weiteren Ausbau der Landstromanlagen in Häfen und Hafenanlagen sieht die Bundesregierung für Niedersachsen zwischen 2021 und 2025 sowie für den Zeitraum 2021 bis 2030, und welche Fördermittel plant sie hierfür bereitzustellen?

Die Bundesregierung begrüßt den Ausbau der Landstrominfrastruktur in deutschen See- und Binnenhäfen und sieht den gesamtdeutschen Ausbaubedarf als Teil der maritimen Energiewende, um Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen auch in Häfen zu senken. Eigene Bedarfsanalysen auf Ebene der Länder werden nicht von der Bundesregierung durchgeführt. Vorliegende Informationen zu Ausbau- und Finanzbedarfen beruhen auf den Angaben der Länder. Aus der Fördermittelbedarfsabfrage bei den Ländern im Rahmen der Umsetzung der Bundesfinanzhilfen aus dem EKF ergibt sich für Niedersachsen ein verfügbares Volumen von 6,16 Mio. Euro Bundesmitteln bis 2024. Über eine Fortführung der Bundesfinanzhilfen über 2024 hinaus wurde bislang nicht entschieden.

45. Wie viele Schiffe mit Elektromotoren betreiben Bundesbehörden in Niedersachsen, und seit wann sind diese Schiffe im Einsatz (bitte für verschiedene Bundesbehörden differenziert darstellen)?

Zur Beantwortung der Frage muss technologisch zwischen diesel-elektrischem und batterie-elektrischem Antrieb unterschieden werden. Die batterie-elektrische Variante bezieht ihren Fahrstrom über Nachladung von Land und ist in der Lage, rein elektrisch zu fahren. Im Zusammenhang mit der Beantwortung der Ausgangsfragestellung zur „Elektromobilität in Niedersachsen“ ist diese Antriebsform von Relevanz. Wegen des Umweltnutzens und zwecks Vollständigkeit wurden auch diesel-elektrische Varianten berücksichtigt, wenn diese bekannt waren. Die Übersicht erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Zudem werden Fahrzeuge mit Heimathäfen in Niedersachsen (Cuxhaven) über Hamburg bereedert. Das gilt z. B. für Fahrzeuge der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. Diese wurden nicht berücksichtigt.

Bundesbehörde	Anzahl Schiffe mit Elektromotor	Jahr der In-dienststellung	Antriebskonzept
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (Eigner und Reeder); Johann Heinrich von Thünen-Institut mit Sitz in Braunschweig (Nutzerin)	1 (Fischereiforschungsschiff Walther Herwig III)	1993	Diesel-elektrisch

Übersicht zu Schiffen mit Elektromotoren bei Bundesbehörden in Niedersachsen (Stand: Mai 2021)

46. In welchem Umfang und wann plant die Bundesregierung, weitere Schiffe mit Elektromotoren für Bundesbehörden in Niedersachsen zu beschaffen, und welche Mittel stellt sie hierfür in den Jahren 2021 bis 2025 bereit?

Planungen zum Einsatz weiterer Schiffe sind der unten stehenden Übersicht zu entnehmen. Der Betrieb der Bundesflotte ist jedoch nicht auf Landesgrenzen bezogen. Mit Blick auf Deutschland wird derzeit mit der Bauabwicklung eines Prototyps für das Arbeitsschiff (Typ Spatz) mit voll-elektrischem Antrieb begonnen. Der Einsatz dieses Fahrzeugs ist für das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein (Nordrhein-Westfalen) vorgesehen. Eine Planung für eine

mögliche Serie, in der auch Schiffe für den Betrieb in Niedersachsen enthalten sein würden, kann jedoch erst nach Abschluss einer der Bauabwicklung folgenden Erprobungsphase aufgestellt werden.

Weiterhin sind für den Nord-Ostsee-Kanal (Schleswig-Holstein) Fähren mit Hybridantrieb im Bau. Diese Schiffe werden batterie-elektrisch angetrieben; ein Dieselgenerator an Bord lädt bei Bedarf die Batterien auf, wenn die Aufladung über Landstrom nicht ausreicht.

Bundesbehörde	Anzahl Schiffe mit Elektromotor	Geplantes Jahr der Indienststellung	Antriebskonzept	Bundesmittel
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (Eigner und Reeder); Johann Heinrich von Thünen-Institut mit Sitz in Braunschweig (Nutzerin)	1 (Nachfolgerin des Fischereiforschungsschiffs Walther Herwig III)	2022/2023	Dieselelektrisch	85 Mio. Euro
Wasserstraßen-Schiffahrtsverwaltung (WSV)	1 Planung eines Fahrzeugs mit als Ersatz für das Ölaufangschiff „Eversand“	2022-2025	Hybrid-Antrieb mit zusätzl. Batterien für den Ex-Schutz-Betrieb	52 Mio. Euro

Planungen zu Schiffen mit Elektromotoren für Bundesbehörden in Niedersachsen (Stand Mai 2021)

Anlage

Bundes-MIN	Bundesbehörde	Fahrzeuganzahl (Gesamtflotte)	Anteil Fahrzeuge mit alternativen Antrieben	Antriebsart im Detail ICE = Verbrenner PHEV = PlugIn-Hybrid BEV = Batterie-fahrzeug	Fahrzeugklasse	Fahrzeugtyp	Lade-Infrastruktur (LIS)	Nutzung LIS	Planungen LIS	Investitions-Kosten LIS
BMVI	Luftfahrt-Bundesamt (LBA)	40	9	3 ICE 9 PHEV	39 M1 Pkw 1 NI Nfz	29 Pkw-Kompakt 10 Pkw: Mittel- bis Oberklasse 1 Kleintransporter	2 Normalladepunkte	k.A. (da erst in 2021 in Betrieb genommen)	2 Schnellladepunkte (Planungsauftrag erteilt)	136.000 EUR
BMU	Bundesamt für Strahlenschutz (BfS)	16	4	12 ICE 1 BEV 3 PHEV	6 M1 Pkw 10 NI Nfz	5 Pkw mit max. 8 Plätzen 1 Pkw und Nfz 10 leichte Nfz. (Vans)	1 Normalladepunkte (2 x 22 kW)	Aufbau in 2020, Nutzung bis Ende 2020: 2 Mal (9,81 kWh Leistungsabgabe)	2 Schnellladepunkte in 2021 (22/24 kW AC/DC)	208.000 EUR (23.000 EUR für die Ladepunkte, 185.000 EUR Herstellungskosten Infrastruktur)
BMEL	Bundessortenamt (BSA)	18	k.A.	16 ICE	7 M1 Pkw 11 NI Nfz	6 Pkw-Kompakt 1 Pkw: Obere Mittelkl. 11 leichte Nfz	6 Normalladepunkte	innerbetriebl. Nutzung wird nicht erfasst, keine Abrechnung	Ausbau der LIS nach Umstellung auf EE Strom	k.A., Bewerbung beim 1000 Ladepunkteprogramm
BMEL	Bundesamt f. Verbraucherschutz u. Lebensmittelsicherheit (BVL)	1	1	1 ICE (Diesel) 1 PHEV	1 M1 Pkw 1 NI Transporter	1 Pkw o. Mittelklasse 1 leichtes Nfz (Transporter)	1 Normalladepunkt	PHEV wird 2 Mal wöchentl. geladen, keine gesonderte Ausweisung der Lademenge in der Abrechnung	k.A.	k.A.
BMEL	Friedrich-Löffler-Institut (FLI)	17	0	17 ICE (Diesel)	7 M1 Pkw 9 NI Kleinbusse/ 1 Transporter 1 Lkw	7 Pkw 9 Kleinbusse/ 1 Transporter 1 Lkw	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Anlage

	Julius-Kühn-Inst. (JKI)	19	2	17 ICE 2 Hybrid	9 M1 Pkw 10 N1 Kleinbusse / Transporter	9 Pkw 10 Kleinbusse / Transporter	1 Normalladepunkt (Installation: 2016)	in Summe 720 Mal genutzt (4751 kWh)	1 Ladeinfrastruktur- Einheit	10.000 EUR
BMEL						12 Pkw kompakt 3 Limousine / Großraum- Limousine 6 PickUp und SUV 26 Kleintransporter 3 Lkw	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
BMEL	Thünen-Institut (TI)	50	0	50 ICE (Diesel)	18 M1 Pkw 25 N1 7 N2-N3					
BMW	Physikalisch- Technische- Bundesanstalt (PTB)	37	10	27 ICE (Diesel) 10 BEV	4 M1-M2 Pkw 21 N1 Nfz 3 N2-N3 Lkw 9 Arbeitsmaschinen	4 Pkw und Kleintransporter 21 Nfz Kleintransporter 3 Lkw 9 Stapler, Mäher, Traktoren	6 Normalladepunkte	Ladung der FZGe nach Bedarf, keine Erfassung der Häufigkeit und Leistungsabgabe	3 Normalladepunkte 1 Schnellladepunkt	AC: 3.000 EUR / Stk. DC: 50.000 EUR / Stk.

Anlage

BMVI	Bundesanstalt f. Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR)	16	2	14 ICE 2 PHEV	7 M1 Pkw 6 M1 Busse 2 M2 Busse 1 N2 Nfz	5 Pkw Kompakt 1 Pkw Mittelklasse (MK) 1 Pkw obere MK 6 Busse bis 8 Pers. 2 Busse bis 3,5 t 1 Lkw bis 7,5 t	2 Normalladepunkte	keine Erfassung der Häufigkeit, 1792,5 kWh Strommenge	4 Normalladepunkte (2022 bis 2025, 1 LP pro Jahr)	ca. 6.000 EUR
BMVI	Bundesstelle f. Eisenbahntuntersuchung (BEU)	1	0	1 ICE (Diesel)	1 Sonderfahrzeug	Sonderfahrzeug mit Büroausstattung	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
BMVI	Bundeseisenbahnvermögen (BEV)	1	0	1 ICE (Diesel)	1 Pkw	1 Pkw Obere Mittelklasse (Kombi)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
BMVI	Eisenbahn-Bundesamt (EBA, Außenstelle Hannover)	4	0	4 ICE	2 M1 Pkw 2 N1 Transporter	2 Pkw Kompakt 2 Kleinbusse	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
BMVI	Bundesanstalt f. Verwaltungsleistungen (BAV)	8	5	3 ICE (Diesel) 4 Hybrid 1 BEV	8 M1 Pkw	5 Pkw Mittelkl., obere MK 1 Pkw Kompakt 1 Pkw Pers-Transport 1 Pkw Kleinwagen	2 Normalladepunkte	stetige Nutzung durch Dienstfahrzeuge, kein Monitoring der Strommenge	weitere Ladepunkte Planung noch nicht abgeschlossen	k.A.

Ergebnisse der Direktabfrage der Bundesbehörden zur Bestandssituation von E-Fahrzeugen und Lade-Infrastruktur (inkl. Planungen)

