

Thüringer Landtag
7. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft, Wissenschaft
und Digitale Gesellschaft

21. Sitzung am 13. Oktober 2021

Ergebnisprotokoll
(zugleich Beschlussprotokoll)
des öffentlichen Teils

Beginn des öffentlichen Sitzungsteils: 14.05 Uhr

Ende des öffentlichen Sitzungsteils: 14.40 Uhr

Tagesordnung:**Ergebnis:****I. Beratung in öffentlicher Sitzung****1. Punkt 1 der Tagesordnung:****Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds; KOM (2021) 568 endg.**

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2642 –

dazu: – Vorlage 7/2676/2703 – Neufassung –/2727/
2755/2762 –

abgeschlossen

S. 5 – 14

beraten und zur Kenntnis genommen

S. 14

Bitte an die Landesregierung

S. 11

gemeinsam beraten mit

Punkt 2 der Tagesordnung:**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates; KOM (2021) 557 endg.**

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2644 –

dazu: – Vorlagen 7/2679/2682/2704 – Neufassung –/
2728/2755/2761 –

gemeinsam beraten mit

Punkt 3 der Tagesordnung:**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates; KOM (2021) 559 endg.**

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2646 –

dazu: – Vorlage 7/2678/2705 – Neufassung –/2729/
2755/2760 –

gemeinsam beraten mit

Punkt 4 der Tagesordnung:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757; KOM (2021) 551 endg.

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2648 –

dazu: – Vorlage 7/2677/2707 – Neufassung –/2731/
2755/2758 –

gemeinsam beraten mit

Punkt 5 der Tagesordnung:

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung); KOM (2021) 563 endg.

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2649 –

dazu: – Vorlage 7/2681/2708 – Neufassung –/2755/
2756/–

gemeinsam beraten mit

Punkt 6 der Tagesordnung:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Energieeffizienz (Neufassung); KOM (2021) 558 endg.

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2650 –

dazu: – Vorlage 7/2675/2709 – Neufassung –/2732/
2755/2757 –

Sitzungsteilnehmer

Abgeordnete:

Laudenbach	AfD, Vorsitzender
Mitteldorf	DIE LINKE*
Schaft	DIE LINKE
Schubert	DIE LINKE
Weltzien	DIE LINKE
Aust	AfD
Kniese	AfD
Prof. Dr. Voigt	CDU
Bühl	CDU
Malsch	CDU*
Lehmann	SPD
Müller	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Kemmerich	Gruppe der FDP

* in Vertretung

Regierungsvertreter:

Tiefensee	Minister für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Feller	Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Dr. Ilgmann	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Dr. Meder	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Rödiger	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Ziesenis	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft
Eggers	Staatskanzlei

Mitarbeiter bei der Fraktion/Gruppe:

Wischmeier	Fraktion DIE LINKE
Spiegel	Fraktion der CDU
Lerch	Fraktion der SPD
Richter	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Zöllner	Gruppe der FDP

Landtagsverwaltung:

Dr. Eglinski	Juristischer Dienst, Ausschussdienst
Parlamentsredakteurin	Plenar- und Ausschussprotokollierung

I. Beratung in öffentlicher Sitzung

1. Punkt 1 der Tagesordnung:

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds; KOM (2021) 568 endg.

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2642 –

dazu: – Vorlage 7/2676/2703 – Neufassung –/2727/2755/2762 –

gemeinsam beraten mit

Punkt 2 der Tagesordnung:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates; KOM (2021) 557 endg.

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2644 –

dazu: – Vorlagen 7/2679/2682/2704 – Neufassung –/2728/2755/2761 –

gemeinsam beraten mit

Punkt 3 der Tagesordnung:

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates; KOM (2021) 559 endg.

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2646 –

dazu: – Vorlage 7/2678/2705 – Neufassung –/2729/2755/2760 –

gemeinsam beraten mit

Punkt 4 der Tagesordnung:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757; KOM (2021) 551 endg.

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2648 –

dazu: – Vorlage 7/2677/2707 – Neufassung –/2731/2755/2758 –

gemeinsam beraten mit

Punkt 5 der Tagesordnung:

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung); KOM (2021) 563 endg.

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2649 –

dazu: – Vorlage 7/2681/2708 – Neufassung –/2755/2756/–

Punkt 6 der Tagesordnung:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Energieeffizienz (Neufassung); KOM (2021) 558 endg.

Unterrichtung durch die Landesregierung nach Art. 67 Abs. 4 LV i. V. m. § 54 b GO

– Vorlage 7/2650 –

dazu: – Vorlage 7/2675/2709 – Neufassung –/2732/2755/2757 –

Minister Tiefensee stellte voran, federführend sei das TMUEN. Nachdem sich der AfUEN allerdings zeitlich parallel zum AfWWDG mit den Beratungsgegenständen befasse, habe dem Ansinnen, dass ein entsprechender Vertreter im AfWWDG anwesend sei, nicht entsprochen werden können. Minister Tiefensee sei gebeten worden, betreffende Informationen im AfWWDG darzulegen.

Die unter den Tagesordnungspunkten 1 bis 6 zu behandelnden Vorlagen seien sämtlich Bestandteile des sogenannten „Fit for 55“-Pakets, das die EU-Kommission am 14.07.2021 zur Erreichung ihrer verschärften Treibhausgasreduktionsziele vorgestellt habe. Das mit dem „Fit

for 55“-Paket verfolgte Ziel bestehe in der Herbeiführung eines wettbewerbsorientierten und ökologischen Wandels in der Europäischen Union im Sinne des Green Deals. Dazu wolle die EU-Kommission die Bereiche Klima, Energie, Landnutzung, Verkehr und Steuern so gestalten, dass die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 sänken und die EU bis 2050 klimaneutral werde.

Mit der geplanten Verordnung zur Auflage eines Klima-Sozialfonds (vgl. Tagesordnungspunkt 1 in Vorlage 7/2642) sollten die Auswirkungen der von der EU-Kommission vorgeschlagenen neuen CO₂-Bepreisung für die Bereiche Gebäude und Verkehr gemindert werden. Den Mitgliedstaaten sollten Mittel zur Verfügung gestellt werden, mit denen die von ihnen ergriffenen Maßnahmen zur Bewältigung der sozialen Auswirkungen des Emissionshandels auf finanziell schwächere Haushalte, Kleinstunternehmen und Verkehrsnutzer unterstützt würden. Ein Fokus liege dabei auf von Energiearmut betroffenen Haushalten, insbesondere in abgelegenen und ländlichen Gebieten. Das Spektrum der förderfähigen Maßnahmen solle Gebäudesanierung, die Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Quellen und die Förderung von nachhaltigen öffentlichen Verkehrsmitteln abdecken. 25 Prozent der erwarteten Einnahmen aus dem geplanten neuen Emissionshandelssystem für Brenn- bzw. Treibstoffe im Gebäudesektor und Straßenverkehr sollten laut EU-Kommission in den Klima-Sozialfonds fließen. Im Förderzeitraum 2025 bis 2032 sollten auf diese Weise 72,2 Mrd. Euro bereitgestellt werden. Nachdem vorgesehen sei, dass die Hälfte der Gesamtkosten der Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten kofinanziert werde, könnten mittels des Fonds insgesamt 144,4 Mrd. Euro für einen sozialverträglichen Übergang mobilisiert werden. Deutschland solle gemäß den Plänen der EU-Kommission 5,9 Mrd. Euro aus dem Fonds erhalten. Die Aufgabe der Mitgliedstaaten bestehe darin, ein umfassendes Maßnahmen- und Investitionspaket vorzuschlagen, das aus dem Fonds finanziert werden solle.

Die angestrebte Reform der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (vgl. Tagesordnungspunkt 2 in Vorlage 7/2644) ziele auf eine verstärkte Nutzung erneuerbarer Energiequellen ab. Vorgesehen sei eine Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Brutto-Endenergieverbrauch von 32 auf 40 Prozent bis zum Jahr 2030. Im Gebäudebereich solle der Anteil der erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch dann bei 49 Prozent liegen. Auch im Industriesektor sowie im Bereich der Wärme- und Kälteversorgung solle mit einer jährlichen Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am Gesamtverbrauch um 1,1 Prozentpunkte künftig eine ambitioniertere Zielmarke gelten. Im Verkehrssektor solle die Treibhausgasintensität in den Mitgliedsländern bis zum Jahr 2030 um mindestens 13 Prozent sinken. Zu den geplanten Maßnahmen gehörten Regeln zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren bei Vorhaben im Bereich erneuerbarer Energien und die Erleichterung des Angebots von Verträgen über den

Bezug von erneuerbarem Strom, bspw. durch Kreditgarantien zur Verringerung finanzieller Risiken. Bislang sei der Markt für Verträge über den Bezug von erneuerbarem Strom noch auf eine geringe Anzahl von Mitgliedstaaten und Großunternehmen begrenzt, da erhebliche administrative, technische und finanzielle Hindernisse bestünden.

Zu Tagesordnungspunkt 3 in Vorlage 7/2646 legte er dar, mit dem Vorschlag für eine neue Verordnung zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe solle die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit eines dichten, weit gespannten Netzes von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe in der gesamten EU sichergestellt werden. Dabei sollten neben der vollständigen Interoperabilität der Infrastruktur auch angemessene Zahlungsoptionen gewährleistet werden. Die Verordnung beinhalte u. a. konkrete Vorgaben zur Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität im Bereich leichter und schwerer Nutzfahrzeuge auf der Straße sowie Tankstellen für gasförmigen und flüssigen Wasserstoff. Zugleich umfasse die Verordnung Vorgaben über die Erstellung nationaler Strategierahmen und deren Fortschreibung sowie Festlegungen zu Berichts- und Datenerhebungspflichten.

Zu Tagesordnungspunkt 4 in Vorlage 7/2648 informierte Minister Tiefensee, durch die Überarbeitung der Emissionshandelsrichtlinie solle die Anzahl der auf den Markt gebrachten Emissionszertifikate jährlich stärker verknappt werden: um 4,2 statt bislang um 2,2 Prozent. Zudem solle eine einmalige Kürzung der Gesamtmenge erfolgen. Eine Verknappung der Zertifikate solle einen Rückgang der Emissionen in den Sektoren des europäischen Emissionshandelsystems bis 2030 um 61 Prozent gegenüber 2005 bewirken. Neben einer Ausdehnung des Emissionshandels auf den Seeverkehr werde ab 2025 auch die Schaffung eines neuen Emissionshandelssystems im Gebäude- und Straßenverkehrssektor forciert. Sämtliche Einnahmen der Mitgliedstaaten aus den Versteigerungen von Zertifikaten sollten für klimabezogene Zwecke verwendet werden. Eine kostenlose Zuteilung von Zertifikaten an die Teilnehmer des europäischen Emissionshandels sei nur dann vorgesehen, wenn Dekarbonisierungsbestrebungen nachgewiesen werden könnten. Darüber hinaus solle der bereits bestehende sogenannte Modernisierungsfonds zur Förderung umweltfreundlicher Investitionen aus dem Zertifikatehandel an die neuen Klimaziele angepasst werden, indem künftig nur Investitionen gefördert werden dürften, die im Einklang mit den Zielen des Green Deals stünden. Außerdem sei geplant, einkommensschwache Mitgliedstaaten, deren Bruttoinlandsprodukt pro Kopf kleiner als 65 Prozent des EU-Durchschnitts der Jahre 2016 bis 2018 sei, über den Modernisierungsfonds bei der Umsetzung der Energiewende zu unterstützen.

Bezüglich Tagesordnungspunkt 5 in Vorlage 7/2649 sagte er, auch die Energiebesteuerungsrichtlinie solle neu gefasst werden. Die Ziele des „Fit for 55“-Pakets sollten durch Anreize für

die Nutzung umweltfreundlicher Energien und für das Einsparen von Energie unterstützt und der Binnenmarkt durch besser abgestimmte Regelungen in den Mitgliedstaaten gestärkt werden. Die zukünftige Energiebesteuerung solle sich vor allem an zwei Grundprinzipien ausrichten: der Besteuerung nach dem Energiegehalt und nach der Umweltschädlichkeit der jeweiligen Energieträger. Dabei seien vier Stufen vorgesehen. So solle die erste Stufe mit dem höchsten Mindeststeuersatz konventionelle fossile Brennstoffe umfassen. Der vierten Stufe mit der niedrigsten Besteuerung sollten fortschrittliche Biokraftstoffe wie synthetische Kraftstoffe und Wasserstoff, die aus Strom, aus erneuerbaren Energien gewonnen worden seien, und Strom angehören. Strom solle unabhängig von der Erzeugungsart immer mit dem niedrigsten Steuersatz belastet werden. Weitere wichtige Regelungen beträfen das schrittweise Auslaufen der bestehenden Steuerbefreiung, insbesondere für den Luftverkehr, mit Ausnahme des Frachtflugverkehrs, und die Schifffahrt innerhalb der EU innerhalb von zehn Jahren. Die Belastung eingesetzter Kraft- und Brennstoffe solle in gleichmäßigen Schritten angehoben werden. Des Weiteren blieben Steuerermäßigungen für bestimmte Zwecke möglich, sofern die Mindeststeuersätze nicht unterschritten würden. Überdies bleibe eine Befreiung vulnerabler Gruppen von Steuern auf Heizstoffe für einen Zeitraum von zehn Jahren ebenfalls möglich. Weiterhin sollten zudem Ermäßigungen auf den jeweils geltenden Mindeststeuersatz bei energieintensiven Betrieben eingeräumt werden können. Voraussetzung sei, dass die Energie- und Strombeschaffungskosten mindestens 3 Prozent des Produktionswerts – bereinigter Umsatz – oder die zu errichtende Energiesteuer mindestens 0,5 Prozent des Mehrwerts – nach Mehrwertsteuerrecht steuerbarer Umsatz – betragen. Die Wirksamkeit dieser Entlastungsregelungen werde im weiteren Verfahren aus wirtschaftspolitischer Sicht eine wichtige Rolle spielen.

Der Richtlinienentwurf zur Neufassung der Energieeffizienzrichtlinie (vgl. Tagesordnungspunkt 6 in Vorlage 7/2650) lege insbesondere verschärfte absolute Energieeinsparziele für den Endenergieverbrauch sowie den Rohenergieverbrauch in der EU im Jahr 2030 fest. Konkret solle das bisherige Ziel einer Energieeinsparung in Höhe von 32,5 Prozent in 2030 gegenüber 2007 um weitere 9 Prozent erhöht werden. Absolute nationale Zielwerte würden aus den für die EU vorgegebenen Zielwerten für Roh- und Endenergieverbrauch nicht abgeleitet. Die Mitgliedstaaten würden gleichwohl dazu verpflichtet, am Gesamtziel ausgerichtete nationale Energieeffizienzbeiträge festzulegen und darüber gegenüber der EU-Kommission zu berichten. Wie bisher werde mittels der Richtlinie eine jährliche prozentuale Reduzierung des Energieverbrauchs vorgeschrieben. Bis zum Jahr 2023 werde diesbezüglich an der bisherigen Vorgabe einer Einsparung um 0,8 Prozent festgehalten. Ab dem Jahr 2024 steige dieser Wert auf 1,5 Prozent. Die zur Erreichung der Energieeinsparung vorgesehenen Maßnahmen müssten in den nationalen Energie- und Klimaplänen dargestellt werden. Die EU-Kommission behalte

sich Nachforderungen vor, wenn sie die in den Mitgliedstaaten ergriffenen Aktivitäten angesichts der Gesamtentwicklung des Energieverbrauchs in der Europäischen Union für unzureichend halte. Weiterhin sei mittels des Richtlinienentwurfs vorgesehen, dass für Unternehmen mit einem Jahresenergieverbrauch von mehr als 100 Terajoule die Pflicht zur Einführung eines Energiemanagementsystems etabliert werden solle.

Die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Verhältnismäßigkeitsprinzips seien durch die fachlich federführenden Ressorts geprüft worden. Diese Prüfung komme in allen sechs Fällen zu dem Ergebnis, dass jeweils beide Prinzipien erfüllt seien.

Grundsätzlich sei zu sagen, dass sich die EU international zur Einhaltung von Klimazielen verpflichtet habe. Damit diese Ziele erreicht werden könnten, sei es erforderlich, dass es zum einen gemeinsame Instrumente, wie insbesondere den Treibhausgaszertifikatehandel, und zum anderen ein koordiniertes Vorgehen, bspw. bei der Förderung erneuerbarer Energien oder der Energiebesteuerung, gebe. Letzteres gelte gerade auch im Hinblick auf das Funktionieren des Binnenmarkts. Ein funktionierender Binnenmarkt, der für die exportorientierte deutsche Wirtschaft von hoher Relevanz sei, setze voraus, dass gemeinsame Rahmenregeln und Standards vorhanden seien.

Abg. Kniese erkundigte sich, welche Kosten konkret mit der Finanzierung des Klima-Sozialfonds für Thüringen und die Thüringer Wirtschaft verbunden seien und ob die Landesregierung bereits Erwägungen angestellt habe, wie dieser Fonds zur Entlastung von KMU genutzt werde, worauf **Minister Tiefensee** informierte, dass hinsichtlich für Thüringen zu erwartender Kosten lediglich Schätzungen vorgenommen werden könnten. Er gehe davon aus, dass der Königsteiner Schlüssel angewandt werde. Inwieweit KMU bzw. sozial gefährdete Haushalte entlastet würden, sei eine Frage der Ausgestaltung Thüringer Vorhaben gemäß der betreffenden Richtlinie. Er erläuterte, es würden Zielvorgaben gesetzt und Instrumente gezeigt, die Finanzierung stehe zur Verfügung – kofinanziert zwischen den EU-Ländern und Brüssel – und der Begriff „EU-Länder“ beziehe sich ebenfalls auf Regionen bzw. Bundesländer. Nunmehr obliege der Landesregierung eine entsprechende Umsetzung. Seiner Vermutung nach sei das TMWWDG in Bezug auf KMU im Zusammenhang mit anderen Richtlinien betroffen, wenn es um Zertifikatehandel, das Abfedern von CO₂ gehe etc. Insgesamt werde eine verträgliche Lastenverteilung angestrebt, wobei KMU eine große Rolle spielten.

Abg. Kniese merkte bezüglich des Richtlinienvorschlags unter Tagesordnungspunkt 3 – alternative Kraftstoffe – an, dass bis zum 31.12.2025 entlang der wichtigsten Autobahnen jeweils alle 60 Kilometer Schnellladepunkte mit 150 Kilowatt zur Verfügung stehen sollten.

Sie interessierte der momentane Stand in Thüringen und fragte, ob an der Autobahn 4 bereits alle 60 Kilometer funktionstüchtige Schnellladepunkte installiert seien.

Minister Tiefensee äußerte, dass das TMWWDG diesbezüglich bei Bedarf eine entsprechende Anfrage an das TMIL stellen müsse. Nach seiner Erfahrung könne das Betreffende zutreffen. Ggf. müsse eine Verstärkung vorhandener Schnellladepunkte erfolgen.

Abg. Prof. Dr. Voigt bat darum, dass die Landesregierung Informationen zu von der Abg. Kniese erfragten Punkten nachreiche. Er informierte, es werde prognostiziert, dass deutschlandweit für die Umstellung auf Elektromobilität wöchentlich ungefähr 2.000 Ladepunkte ausgebaut werden müssten. Zwei Ladepunkte entsprächen einer Ladesäule. In der Summe würden derzeit deutschlandweit durchschnittlich 200 Ladepunkte ausgebaut. Insofern bestehe ein deutlicher Rückstand und es stelle sich die Frage, was für Thüringen geplant sei. Zumal davon ausgegangen werde, dass es in Deutschland derzeit 45 Mio. Pkw gebe. Zielstellung des Green Deals sei, dass bis 2030 in Deutschland 15 Mio. Pkw E-Mobile seien. Gleichzeitig gäbe es dann weiterhin 30 Mio. Verbrenner. Er fragte, wie die Landesregierung hinsichtlich der verbleibenden Verbrenner bewerte, was sie zuvor vorgetragen habe.

Minister Tiefensee sagte, im Hinblick auf die Einführung reiner Elektromobilität bzw. der Brennstoffzelle als mit Wasserstoff verbundener Elektromobilität werde sich zum einen die Frage der Fahrzeuge stellen und zum anderen die der Ladeinfrastruktur bzw. der gesamten Speicherthematik. Es sei Aufgabe der Bundesregierung – und in Wahlprogrammen sämtlicher Parteien enthalten –, Investitionen und Planungsverfahren sowie Abwicklungen von Bautätigkeiten zu erhöhen. Insofern werde das Land Thüringen diesbezüglich in den nächsten drei bis fünf Wochen nicht aussagefähig sein. Nur mit großen Ausbauförderprogrammen bzw. Planungsbeschleunigung werde das in Rede stehende, ehrgeizige Ziel erreichbar sein. Im Weiteren sei zu klären, wie der Strombedarf gedeckt werde, und auch hierzu gebe es unterschiedliche Vorgehensweisen. Künftig werde eine Dualität von sowohl fossilen Kraftstoffen als auch Ladestationen bestehen – sowohl für Wasserstoff als auch für Strom –, und eine entsprechende Infrastruktur müsse gewährleistet sein.

Abg. Prof. Dr. Voigt gab zu bedenken, dass das TMWWDG unmittelbar mit Auswirkungen auf die Automobilzulieferindustrie und den mit Opel in Thüringen angesiedelten Fahrzeugbau befasst sei und notwendige Abwägungen treffen müsse. Er erkundigte sich nach der Prognose der Landesregierung zur Entwicklung der derzeit in Eisenach bestehenden Situation, worauf **Minister Tiefensee** voranstellte, dass sich die erfragte Thematik auf den Transformationsprozess der Zulieferindustrie insgesamt beziehe, sowie auf Opel als speziellen Fall eines Original-

Equipment-Manufacturer (OEM). Das TMWWDG habe sich sowohl im Landtag als auch in der Landesregierung bereits über viele Monate mit diesem Transformationsprozess befasst. In Form von Studien der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) aus dem Jahr 2017 und des Chemnitz Automotive Institute (CATI) aus dem Jahr 2018 liege eine vorteilhafte Expertise dazu vor, und es seien zudem Auffassungen und Prognosen von Beschäftigten einbezogen worden. Entsprechende Erkenntnisse lägen insofern vor. Gemäß der Studie des CATI sei das Automobil in vier Gruppen aufgeteilt worden – Interieur, Exterieur, IT/Elektronik sowie Antriebsstrang/Energiesystem – und man könne zwischenzeitlich, bezogen auf jedes einzelne Unternehmen, darlegen, was jeweils produziert werde und welche Aussichten bestünden, nach 2030/2035 dort noch als Zulieferer tätig zu werden. Entsprechendes in Quoten herunterzurechnen, sei wenig sinnvoll. Es müsse davon ausgegangen werden, dass etwa an einer bestimmten Stelle ein Zulieferer nicht länger benötigt werde und eine Konzentration der Produktion von Komponenten des Antriebsstrangs erfolge. Dies sei insbesondere für die MDC Power GmbH in Köllda von Relevanz, wo etwa ein Drittel der deutschlandweiten Produktion von Verbrennungsmotoren der Daimler AG stattfinde. Entsprechende Produzenten befassten sich mit der Frage nach möglichen Auswirkungen, wenn die Produktion von Verbrennungsmotoren abnehme. Derzeit machten Elektroautos deutschlandweit ca. 7 Prozent der Automobile aus, und ihr Anteil werde steigen, während der Anteil von Autos mit Verbrennungsmotor sinken werde. Dieser Prozess sei einerseits politisch mit Rahmenbedingungen und andererseits mittels konkreter Projekte zu begleiten. Im Rahmen von u. a. mehreren bereits erfolgten Landtagssitzungen seien diesbezüglich Punkte wie eine Transformationsagentur oder auch eine Qualifizierungsoffensive genannt worden. Letztlich obliege es den Unternehmen selbst, zweite Standbeine zu etablieren bzw. ihre Beschäftigten so zu qualifizieren, dass sie „in der neuen Welt unterkämen“. Statistisch betrachtet, könne in Bezug auf die Zulieferindustrie in den nächsten Jahren mit einem Arbeitsplatzaufwuchs gerechnet werden. Die ersten drei der angeführten Bereiche seien in Thüringen verglichen mit dem vierten Bereich stark ausgeprägt.

Hinsichtlich Opel gebe es zwei zu berücksichtigende Punkte. So sei Kurzarbeit angeordnet worden und die Produktion sei mindestens bis Ende 2021 ausgesetzt. Dies sei auf einen Mangel an Chips zurückzuführen, der alle europäischen Produzenten betreffe. In nahezu allen Werken in Deutschland, und auch europaweit, führe dies zu einem Absinken der Produktion, und in Deutschland zur Anordnung von Kurzarbeit. Stellantis habe sich auf Konzernebene dafür entschieden, das Eisenacher Werk nicht alle zwei Tage hoch- und alle drei Tage wieder herunterzufahren, und spreche sich für eine Konzentration des Baus von Fahrzeugteilen in Souchaux aus. Die Landesregierung erwarte, dass die Produktion nach der Überwindung des betreffenden Engpasses sukzessive wieder hochgefahren werde.

Darüber hinaus sei die Landesregierung in spärlichem Umfang dazu informiert worden, dass erwogen werde, das Werk Eisenach aus der Einheit Opel Automobile GmbH herauszulösen. Hierzu gebe es derzeit nur wenige Erkenntnisse, und es würden noch Gespräche geführt. Nicht nur Thüringen sei betroffen, sondern auch die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen. Auf der Ebene der Ministerpräsidenten finde ein intensiver Austausch statt, und künftig auch mit dem Konzernvorstand von Stellantis, Herrn Tavares. Für das Vorhaben geäußerte Begründungen seien weder nach Ansicht der Landesregierung noch nach der Einschätzung der Betriebsräte bzw. Gewerkschaften stichhaltig. Nunmehr müsse insbesondere dem Risiko begegnet werden, dass Verträge nicht eingehalten würden – bspw. Zukunftsvertrag, Kündigungsschutz. Zudem müsse verhindert werden, dass Werke in Deutschland einfacher veräußert werden könnten, als wenn sie stattdessen im Konzernverbund verblieben. Entsprechende Befürchtungen bestünden. Er betonte, dass es wichtig sei, öffentlichkeitswirksame Äußerungen mit Bedacht zu formulieren. Dass Prof. Dr. Dudenhöffer seit ungefähr vier Jahren in gewisser Regelmäßigkeit verlautbare, Opel sei chancenlos, trage weder dazu bei, dass vonseiten der Konzernetage stark auf Opel gesetzt werde noch, dass in der Öffentlichkeit eine entsprechende Beruhigung erfolge. Insofern spreche er sich dafür aus, das Werk nicht infrage zu stellen, sondern klare Erwartungen an die Konzernspitze zu richten: Verträge sollten eingehalten werden und es sollten Zusagen umgesetzt werden, Opel zu einem zukunftsfesten Standort zu machen. Dazu gehörten Investitionen in die zweite Plattform, die es dem Eisenacher Opelwerk ermögliche, sämtliche Fahrzeuge der betreffenden Kategorie zu produzieren. Dies sei die Zukunft, und darauf müsse bestanden werden.

Abg. Kemmerich gab zu bedenken, dass Stellantis letztlich eine für den Konzern relevante Entscheidung treffen werde. Dass Verträge eingehalten werden müssten, stehe fest. Sofern die langfristige Planung von Stellantis allerdings darauf hinauslaufe, Kapazitäten zu verlagern/verringern, frage er sich, wie dies vonseiten der Politik verhindert werden könne.

Minister Tiefensee äußerte, zunächst einmal gebe es Verträge, und man habe den Eingliederungsprozess von Opel in PSA bzw. nachfolgend Stellantis u. a. politisch begleitet. Dass die Landesregierung einer Pressemitteilung der Fraktion der CDU zufolge bislang nichts getan habe, sei unzutreffend. Die Rentabilität des Werks sei bspw. durch den Kauf von Flächen gestärkt worden. Das Angebot, im Sinne einer Kostenersparnis Regelungen in Bezug auf eine Verschränkung der Betriebsfeuerwehr mit der Eisenacher Feuerwehr zu erarbeiten, sei nicht angenommen worden. Bezüglich der Möglichkeit, das Heizwerk anders aufzustellen, habe sich Opel anders entschieden. Insofern gebe es handfeste Belege dafür, dass die Landesregierung dazu beigetragen habe, das Ergebnis von Opel zu verbessern. Neben den betreffenden Ver-

trägen müsse es Aufgabe politischer Akteure sein, auch in der Öffentlichkeit deutlich zu machen, dass das Eisenacher Werk rentabel produziere, denn trotz höherer Lohnkosten – verglichen mit Osteuropa – würden Gewinne erzielt und von qualifizierten Arbeitern qualitativ hochwertige Produkte angefertigt. Der Standort dürfe nicht kleingeredet werden, indem man sich etwa von Prof. Dr. Dudenhöffer oder Herrn Tavares dahin gehend täuschen lasse, dass die Produktion in Eisenach unrentabel sei. Beim Eisenacher Werk handle es sich um ein kleines Werk, und ein Konzern müsse stets erneut eruieren, wie er sich aufstelle. Gleichwohl müssten politische Akteure ihren Beitrag leisten, indem dem Konzern konkrete Fakten dargelegt würden und ihm mitgeteilt werde, dass man betreffende Argumente für vorgeschoben halte und jene genannt werden sollten, die eine entsprechende Entscheidung stützten. Ein Konzern wie Stellantis befinde sich nicht in einem gesellschaftspolitischen Vakuum, sondern müsse sich politisch bewegen. Es sei wichtig, für das Eisenacher Werk und die übrigen deutschen Standorte als Standorte mit hoher Qualität und Rentabilität zu werben. Zu fragen, was die Landesregierung zu tun beabsichtige, falls Opel verkauft oder das Eisenacher Werk geschlossen werde, sei eine falsche Sichtweise.

Auf die Frage der **Abg. Kniese** zu Tagesordnungspunkt 4 – Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten –, inwiefern Thüringer Unternehmen bei der Gewährleistung ihrer Konkurrenzfähigkeit im internationalen Wettbewerb, insbesondere beim Export ins Nicht-EU-Ausland, unterstützt würden, wies **Minister Tiefensee** zunächst darauf hin, dass das Ziel sein müsse, dass es einheitliche europäische Regeln gebe, sodass der innereuropäische Handel dadurch nicht belastet werde. Außereuropäisch werde es über das betreffende Programm hinaus zusätzliche Kompensationen geben müssen. Allerdings rechne er damit, dass die Anforderungen an die seitens Thüringen exportierten Produkte dazu führen würden, dass im Ausland entsprechend nachgezogen werde. Derlei sei zwischen der EU und den USA nachvollziehbar, bspw. im Hinblick auf den VW-Skandal. Entsprechend verschärfte Regeln dort führten zu einem abschließlichen Verkauf von Produkten mit entsprechenden Standards. Insofern gehe er davon aus, dass auch auf internationalen – wenn auch nicht auf allen außerhalb der EU liegenden – Zielmärkten nachträgliche Anpassungen erfolgten. Denn die Ziele, die sich die EU gestellt habe, seien das Ergebnis der Ziele des Pariser Klimaabkommens, und an etwaigen Beratungen sei nicht nur die EU beteiligt gewesen. Betreffende Auflagen würden auch außerhalb der EU von Relevanz sein, sodass von einer sukzessiven Angleichung auszugehen sei. Er sehe zunächst innereuropäisch keine Nachteile und außereuropäisch wenige.

Der Ausschuss hat die Unterrichtungen der Landesregierung zu den Tagesordnungspunkten 1 bis 6 in den Vorlagen 7/2642/2644/2646/2648/2649/2650 in öffentlicher Sitzung beraten und zur Kenntnis genommen.