

Olaf Lies  
Niedersächsischer Ministerpräsident

## **Automobildialog der Bundesregierung am 9. Oktober: Zukunftspakt Mobilität 2035 jetzt!**

Regierungserklärung vor dem Niedersächsischen Landtag

am 8. Oktober 2025

(Es gilt das gesprochene Wort.)

Anrede,

die aktuelle wirtschaftliche Situation in Niedersachsen – wie in ganz Deutschland – ist derzeit durch tiefe Unsicherheiten geprägt. Wir erleben eine anhaltende Investitionszurückhaltung in vielen Branchen. Zudem bleiben die Energiepreise ein belastender Standortfaktor. Gleichzeitig wiegen die Zollpolitik der USA sowie geopolitische Spannungen schwer auf unserer exportorientierten Industrie. Diese schwierige Lage nehme ich in fast allen Branchen wahr: In Gesprächen mit der Stahl- und Chemiebranche, aber auch mit anderen energieintensiven Branchen wie Glas und Papier. Gerade für unser Automobilland Niedersachsen sehen wir aktuelle große Herausforderungen.

### **I.**

Daher ist es gut, dass der Bundeskanzler morgen zum Automobildialog ins Kanzleramt geladen hat. Dieser Dialog ist wichtig. Denn es geht um die Automobilindustrie, um hunderttausende Arbeitsplätze, um Wertschöpfung bei VW und vielen Zulieferbetrieben gerade auch in unseren Regionen und deshalb um die Zukunft unseres Wirtschaftsstandorts.

Die Autoindustrie ist Herzstück unserer Wirtschaft, sie ist Innovationsmotor und Garant für Wohlstand. In Niedersachsen hängt jeder dritte Industriearbeitsplatz direkt oder indirekt am Auto. Deshalb ist es für die Menschen bei uns auch besonders spürbar, dass sich die Branche in einer schwierigen Lage befindet: Die Absätze sind eingebrochen, die Pkw-Flotten altern, und die Verunsicherung ist groß – bei Kundinnen und Kunden ebenso wie bei den Beschäftigten.

Laut einer Studie der Beratungsgesellschaft EY wurden deutschlandweit von Juni 2024 bis Juni 2025 rund 50.000 Arbeitsplätze in der Autoindustrie gestrichen. Das entspricht fast sieben Prozent der gesamten Branche. Keine andere Industrie ist so stark betroffen.

Darum ist klar: Wir brauchen jetzt keine Schlagwortdebatten um den richtigen Antrieb. Wir brauchen einen realistischen Blick auf die Lage und einen pragmatischen und verlässlichen Pfad in die Zukunft. Genau dafür steht die Politik dieser Landesregierung und der von mir vorgelegte Zukunftspakt Mobilität 2035.

Am 9. Oktober müssen wir uns im Kanzleramt auf einen gemeinsamen Kurs verständigen und stabile Rahmenbedingungen für Industrie und Beschäftigte in Deutschland gestalten.

Wir brauchen einen gemeinsamen Pakt für die Zukunft der Automobilindustrie.

Es geht jetzt vor allem um die Arbeitsplätze in der Industrie, bei den Herstellern bei den Zulieferern. Hier brauchen wir einen verlässlichen Pfad, der beides im Blick behält: Arbeitsplätze und den Klimaschutz.

## II.

Die Ausgangslage kennen wir: Während 2019 europaweit ca. 15,8 Millionen PKW abgesetzt wurden, waren es 2024 nur 12,9 Millionen. Das ist ein Rückgang von deutlich über 2 Millionen. In Deutschland liegen die Neuzulassungen auch in diesem Jahr wieder unter dem Vorjahr. Gleichzeitig ist die Pkw-Flotte heute im Schnitt über 10,6 Jahre alt – vor zehn Jahren waren es noch 9 Jahre: ein klares Zeichen der großen Kaufzurückhaltung.

Die Menschen zögern, weil sich die Inflation bemerkbar macht und viele sich dreimal überlegen, ob und wofür sie Geld ausgeben. Aber auch die allgemeine wirtschaftliche Situation ist für viele Menschen beunruhigend und da gibt es eine natürliche Zurückhaltung bei der Anschaffung von Wirtschaftsgütern. Weil Förderungen und Anreize begonnen, aber zuweilen überraschend beendet wurden, weil Strompreise hoch sind, weil die Menschen durch Debatten um das angebliche ‚Verbrenner-Verbot‘ verunsichert werden. Das ständige Infragestellen der Zielsetzung 2035 schwächt die Industrie, verunsichert die Beschäftigten und hält Investitionen zurück.

Deshalb sage ich: Wir brauchen jetzt Klarheit im Ziel – und Realitätssinn auf dem Weg dorthin. Und wir müssen dafür sorgen, dass die E-Mobilität einen neuen Schub bekommt – auf allen Ebenen. Es bedarf jetzt vor allem eines massiven Hochlaufs der E-Mobilität. Daher gilt es, hierauf den Fokus zu setzen und die entscheidenden Stellschrauben zu drehen.

Als Land leisten wir unseren Teil der ‚Hausaufgaben‘, um dafür zu sorgen, dass die Automobilindustrie verlässliche Rahmenbedingungen hat und beim notwendigen Wandel unterstützt wird. Hierzu gehört der massive Ausbau der Erneuerbaren als Grundvoraussetzung für verlässliche und bezahlbare Energie. Hierzu gehört der Ausbau der Landinfrastruktur und hierzu gehört auch der enge Dialog mit den Unternehmen sowohl der Autoindustrie als auch der Zulieferer.

### III.

Der notwendige Realitätssinn ist der Kern des Zukunftspakts Mobilität 2035:

Erstens: Die Zielmarke bleibt. Ab 2035 soll es durch die Neuzulassungen keine zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen geben. Daran rütteln wir nicht. Wir bekennen uns zum Green Deal und den damit verbundenen Klimazielen der Europäischen Union. Auch für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung und um Mobilität für alle zu ermöglichen, ist dieser Zielpfad wichtig.

Zweitens: Elektromobilität ist und bleibt die Leittechnologie. Kein Antrieb ist effizienter, kein Konzept bietet mehr Potenzial für den Massenmarkt. Ich sage das nicht nur als Politiker. Ich bin auch Elektroingenieur, und für mich steht fest – die Mobilität von morgen ist elektrisch.

Und die Elektromobilität funktioniert schon heute – sie ist längst alltagstauglich. Ich weiß das aus eigener Erfahrung: Als Umwelt- und als Wirtschaftsminister bin ich die letzten Jahre voll-elektrisch unterwegs gewesen - in einem Flächenland mit langen Wegen, bei Wind und Wetter mit etwa 80.000 gefahrenen Kilometern pro Jahr. Das funktioniert hervorragend. Nur: Es ist noch nicht bei allen angekommen. Diese Alltagserfahrung müssen wir für alle erlebbar machen. Daher gilt es jetzt gemeinsam daran zu arbeiten, dass die E-Mobilität durch einen solchen Zukunftspakt auch einen weiteren entscheidenden Schub bekommt.

Drittens: Realismus heißt auch: Es gab bislang kein pauschales Verbrennerverbot und es wird auch keines geben, auch wenn dies oft behauptet und die Diskussion darauf verkürzt wird. Die absatzschädliche Scheindebatte um die vermeintliche Forderung nach einem Aus vom Verbrenneraus muss enden – sie ist Gift für die Branche. Richtig ist, dass wir uns in der Europäischen Union gemeinsam darauf verständigt haben: Neuwagen müssen ab dem Jahr 2035 klimaneutral sein. Dafür kann es unterschiedliche Technologieoptionen geben. Das wirtschaftlichste wird aber immer die Elektromobilität bleiben. Andere Optionen wie Range-Extender oder Plug-In Antriebe können möglich sein – für die Zeit des Übergangs und wenn

sie perspektivisch klimaneutral betrieben werden. Sie werden jedoch wohl eher einen geringen Anteil einnehmen.

Mein Vorschlag zu Beimischquoten zielt auf die fehlenden Spitzen bei den Neuzulassungen, um letztlich bei Null zu landen. Damit die Flotte in Summe klimaneutral bleibt, würden ab dem Jahr 2035 die Beimischquoten für synthetische und biogene Kraftstoffe Jahr für Jahr angepasst. So erreichen wir 100 Prozent Klimaneutralität – ohne Bruch, ohne Stillstand, ohne Illusionen. Dieses Modell ist pragmatisch. Es stellt sicher, dass wir unsere Klimaziele einhalten, ohne die Industrie oder die Kundinnen und Kunden zu überfordern.

Eines ist mir dabei wichtig: Ich habe vergangenes Jahr den Satz gesagt: Wer E-Fuels als Lösung predigt, predigt technologische Orientierungslosigkeit. Und dabei bleibe ich auch! Wir brauchen eine klare Orientierung und Fokussierung auf die Elektromobilität. Ich bleibe auch dabei: Technologieoffenheit darf nicht in eine neue Orientierungslosigkeit führen. Aber: Technologieoptionen müssen möglich sein.

E-Fuels und im Übrigen auch Biokraftstoffe sind eben nicht die finale Antwort. Sie sind – nicht mehr aber auch nicht weniger – Brücke für Bestandsflotten und eine mögliche Ergänzung. Aber es ist klar, dass sie für den Autofahrer und die Autofahrerin eine teure Ergänzung sind. Sie dürfen nicht als Ausrede dienen, den Hochlauf der Elektromobilität auszubremsen. Die Richtung und das Ziel bleibt deshalb klar: bezahlbar, industriefreundlich, klimafreundlich – und hier hin führt der Weg nur über die Elektromobilität.

Wer zu Hause oder im Büro laden kann, für den ist schon heute das Elektroauto im Betrieb günstiger als Verbrenner. Sie sind dann mit 2 bis 7 Euro je 100 Kilometer unterwegs. Das ist schwer schlagbar. Gleiches gilt für die wesentlich günstigeren Wartungskosten. Und: Elektroautos bleiben auch künftig von der Kfz-Steuer befreit. Dazu hat Bundesfinanzminister Lars Klingbeil gerade einen entsprechenden Gesetzentwurf vorgelegt.

Die E-Mobilität bleibt der Leitweg – aber ergänzende Regelungen wie Beimischquoten für synthetische und biogene Kraftstoffe können dazu beitragen, dass auch die letzten Prozente der Flotte klimaneutral sind. Und diese Beimischung funktioniert nur, wenn die Mehrheit der Neuwagen elektrisch fährt.

Und daher komme ich zu Viertens: Wir brauchen Planungssicherheit statt Sprungbelastungen. Deshalb fordern wir einen indikatorbasierten Gleitpfad für die europäischen Flottengrenzwerte statt der jetzigen großen Abbruchkanten alle 5 Jahre: Ladeinfrastruktur,

Batteriekapazitäten, Energiepreise – all das bestimmt das Tempo. Kein Zickzack, sondern ein stetiger, überprüfbarer Kurs. Konkret heißt das: Anfangs sinken die Grenzwerte langsamer, später dafür stärker. So schaffen wir Verlässlichkeit für Hersteller und Käufer.

Ausdrücklich möchte ich an dieser Stelle noch einmal die Notwendigkeit von Flottengrenzwerten an sich betonen. Ohne diese wären wir mit Blick auf die Elektromobilität heute bei Weitem noch nicht da, wo wir sind. Wir sind auf Vorgaben angewiesen und können das Thema nicht allein der Regelung durch den Markt überlassen. Nur: die Vorgaben müssen realistisch sein, sie müssen mit Augenmaß, sie müssen transparent und nachvollziehbar sein. Davon sind wir momentan jedoch weit entfernt. Im Übrigen setzt das kontinuierliche Monitoring auch die Politik unter Druck, die notwendigen Rahmenbedingungen, beispielsweise bei der Ladeinfrastruktur, stetig zu verbessern.

Dieser Zukunftspakt ist mehr als ein technisches Konzept. Er ist ein gesellschaftlicher Vertrag: zwischen Industrie und Politik, zwischen Bund und Ländern, zwischen den Beschäftigten in den Werken und den Kundinnen und Kunden an der Ladesäule.

Er verbindet drei Dinge:

Die Sicherung von Beschäftigung und industrieller Wettbewerbsfähigkeit,  
Klimaschutz,  
und soziale Gerechtigkeit.

Genau dieser Dreiklang macht den Pakt stark: Arbeitsplätze, Produktion in Deutschland, Wertschöpfung, Klimaschutz und damit Industriepolitik stehen nicht im Widerspruch, sie müssen zusammen gedacht werden. Nur in der Verbindung liegt der Weg in die Zukunft. Transformation funktioniert nur, wenn wir alle mitnehmen. Umso entscheidender ist es, all dies möglichst sozial gerecht zu gestalten!

Wir sind uns mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) und der IG Metall einig, dass der Weg bis 2035 und darüber hinaus realistisch und planbar bleiben muss – mit kluger Flexibilität in der Regulierung und Lösungen über Technologieoptionen dort, wo sie ökologisch und industriell sinnvoll sind.

Wenn man die Berichterstattung über die diesjährige Automobil-Ausstellung (IAA ) verfolgt hat, konnte man zudem feststellen, dass sich die Ziele des Zukunftspakts mit den Überlegungen von Volkswagen als unserem wichtigsten niedersächsischen Industriearbeitgeber decken.

#### IV.

Unsere Aufgabe als Politik ist es, die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Und hier setzt der Pakt an:

Erstens: Energiepreise runter: Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß senken, Ladestrompreise gerade in Regionen mit viel überschüssiger Erneuerbarer Energie reduzieren und Netzentgelte senken. Es darf nicht teurer sein, ein Auto zu laden als zu tanken. Deshalb fordern wir: die niedrigen Haushaltsstromtarife müssen auch an Ladesäulen im öffentlichen Raum gelten. Es ist richtig, dass die Bundesnetzagentur ab April dieses Jahres die Netzentgelte für netzdienliches privates Laden deutlich gesenkt hat. Auch wer im öffentlichen Raum bei Überschussstrom lädt, muss entlastet werden. Auch hier gilt es: Laden und speichern statt Abregeln. Gerade für Regionen mit vielen Erneuerbaren Energien wie Niedersachsen bieten sich dynamische und niedrige Ladestrompreise an. Hier können auch Digitalisierung und Preisanzeigen per App, wo es sich wann günstig laden lässt, helfen. Wer zuhause für 30 Cent lädt, darf unterwegs nicht das Doppelte zahlen.

Zweitens: Ladeinfrastruktur rauf: Schnellladepflicht an Tankstellen, Recht auf Laden im Quartier, beim Arbeitgeber, einheitliche Bezahlssysteme. Laden muss so einfach werden wie Tanken. Und diesen Rahmen müssen Bund und Länder jetzt schaffen.

Niedersachsen steht im Ländervergleich schon gut da. Nach den Zahlen der Bundesnetzagentur zum Stichtag 1. Mai 2025 belegt Niedersachsen mit rund 12.000 Normalladepunkten und 4500 Schnelladepunkten Platz 4 unter den Bundesländern (nach Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg).

Drittens: Bezahlbare Modelle: Social Leasing, steuerliche Entlastungen, Super-Credits für kleine und günstige E-Fahrzeuge. Für den Einstieg brauchen wir E-Autos, die nicht mehr kosten als ein Kleinwagen mit Verbrenner. Mit befristeten Super-Credits für Hersteller, mit denen man Kleinwagen doppelt auf die Flottengrenzwerte anrechnen kann, schaffen wir genau dafür Anreize.

Viertens: Gebrauchtmärkte stärken: Batteriepass, Garantien, fairer Zugang zu Finanzierung. Ein starker Gebrauchtmärkte ist entscheidend: Nur wenn Käufer sicher sein können, dass die Batterie ihres Wagens geprüft und garantiert ist, werden sie investieren.

Fünftens: Europäische Souveränität sichern: Batteriezellenproduktion und Rohstoffversorgung in Europa. Das erfordert zweistellige Milliardenbeträge – weniger wird nicht reichen. Heute stammen 70 Prozent aller Batterien für E-Autos aus China. Nur 13 Prozent aus Europa. Das ist ein Risiko für unsere technologische Souveränität. Wir brauchen daher massive Investitionen in europäische Zellfertigung, Recycling und Rohstoffversorgung. Wir brauchen einen Industriestrompreis für die Batteriezellfertigung, der für 15 Jahre verlässlich ist. Sonst wird niemand in Deutschland investieren.

## V.

Transformation darf kein Bruch sein. Deshalb: Jede Flexibilität wird an Investitions- und Beschäftigungszusagen gebunden. Zulieferer müssen Unterstützung bei der Umstellung bekommen. Beschäftigte brauchen Qualifizierung und Perspektive.

Es geht um über zweieinhalb Millionen Arbeitsplätze in Deutschland, um Hunderttausende in Niedersachsen. Unsere Aufgabe ist, Klimaschutz und gute Arbeit zusammenzuführen – nicht gegeneinander auszuspielen.

## VI.

Und genau darum geht es beim Zukunftspakt Mobilität 2035: Klimaneutral, industriefreundlich, sozial gerecht – und mit Realitätssinn.

Wir brauchen einen gemeinsamen Kurs Deutschlands. Einen Kurs, den wir in Brüssel vertreten können. Einen Kurs, hinter dem sich Länder, Bund, Industrie, Beschäftigte und Bürgerinnen und Bürger versammeln.

Der Automobildialog am 9. Oktober ist die Chance, diesen Konsens zu besiegeln.

Deshalb sage ich klar: Wir halten Kurs auf 2035. Wir halten Kurs auf Elektromobilität. Und wir halten Kurs auf den Zukunftspakt Mobilität 2035 für Klimaschutz, eine starke Autoindustrie und zukunftssichere Arbeitsplätze in Niedersachsen!

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.