



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Thomas Losse-Müller (SPD)

und

Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie
und Tourismus**

Klimaneutrale Transformation der Mobilität in Schleswig-Holstein

1. Was sind die Ausbauziele der Landesregierung für den ÖPNV in Schleswig-Holstein bis zum Jahr 2030 sowie bis zum Jahr 2040 und an welchen Indikatoren wird die Erreichung dieser Ziele gemessen?

Antwort:

Die Ausbauziele bezüglich des Schienenpersonennahverkehrs sind im Landesweiten Nahverkehrsplan bis 2027 (LNVP) definiert. Der LNVP gibt einen Ausblick bis 2030. Für jede Maßnahme wird aufgeführt, auf welches Ziel die Umsetzung einzahlt. Die Ausbauziele darüber hinaus sind noch nicht abschließend konkretisiert. Der LNVP soll innerhalb der Legislaturperiode fortgeschrieben werden.

Ausbauziele für den gesamten ÖPNV in Schleswig-Holstein sind in dem beabsichtigten Mobilitätspakt mit den Kommunen noch zu definieren.

2. Von welchen notwendigen Investitionen für die Erreichung dieser Ziele geht die Landesregierung aus?

Antwort:

Die notwendigen Investitionen bezüglich des SPNV sind ebenfalls im LNVP dargestellt.

3. Der Landtag hat der Landesregierung den Auftrag gegeben, ein Konzept für eine Mobilitätsgarantie (20/572) vorzulegen. Von welchen Kosten geht die Landesregierung aus, um diese Garantie flächendeckend im ganzen Land umzusetzen und bis wann ist eine Einhaltung einer solchen Garantie realistisch?

Antwort:

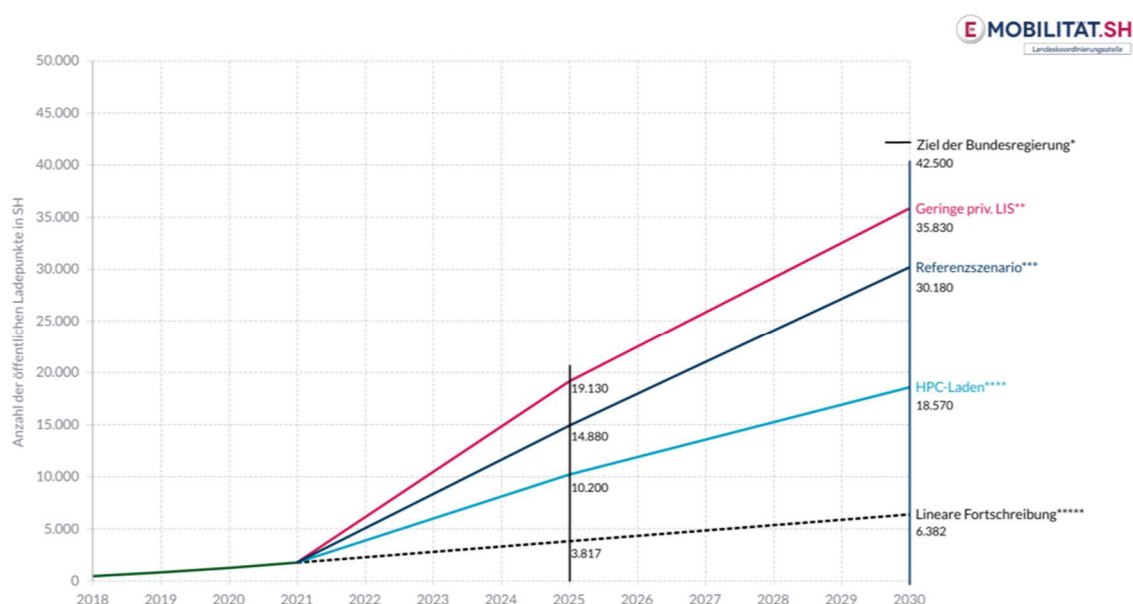
Das Konzept zur Umsetzung der Mobilitätsgarantie befindet sich noch in der Erstellung. Insbesondere sollen in das Konzept die Erfahrungen aus dem Modellprojekt SMILE24 einfließen, welches gerade erst begonnen wurde.

4. Welches Ausbauziel verfolgt die Landesregierung für öffentliche E-Ladestationen, die auch Mieterinnen und Mieter ein kostengünstiges Laden ihrer E-Autos über Nacht ermöglichen?

Antwort:

Die Elektromobilität ist ein sehr dynamisches Feld. Die Entwicklungen von Technologien (bei den e-Fahrzeugen wie bei den Ladestationen) ist sehr schnell, sodass das Festlegen eines festen Zieles nicht sinnvoll bzw. zielführend für die geeignete Versorgung von Nutzern ist. Zu Beginn des Hochlaufes des Ausbaus öffentlich zugänglicher Ladestationen wurden im Wesentlichen Normalladepunkte errichtet. Der Trend geht heutzutage hin zu Schnellladestationen und zum HPC-Laden (High Power Charger). Durch das vom Bund ausgedescribte [Deutschlandnetz](#) wird dieser Trend weiter forciert. Auch der Anteil an Ladevorgängen zuhause oder beim Arbeitgeber hat einen großen Einfluss auf die benötigte Anzahl und Ladeleistung an öffentlich zugänglichen Ladepunkten.

Die untere Abbildung der Landeskoordinierungsstelle Elektromobilität bei der WTSH zeigt basierend auf verschiedenen Studien Szenarien für Schleswig-Holstein.



Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage der Studie Ladeinfrastruktur nach 2025/2030; Szenarien für den Markthochlauf (Nationale Leitstelle LIS, 2020)

Berechnung: öff. Ladepunkte (LP) in SH/öff. LP in Deutschland (nach BNetzA, 01.2022).

Szenarien: *1 Mio. öff. LP; ** 843.000 öff. LP und 7,9 Mio. priv. LP; ***710.000 öff. LP und 9,7 Mio. priv. LP; ****437.000 öff. LP (überwiegend Schnellladepunkte) und 9,6 Mio. priv. LP; *****513 neue LP/Jahr in SH

Bei einer potentiellen Entwicklung hin zu einer geringen Anzahl an privaten Ladepunkten in 2030, werden mehr öffentlich zugängliche Ladepunkte benötigt. Mit dem deutlichen Trend hin zu mehr Schnelllade-Stationen ist die benötigte Anzahl deutlich geringer. Die Szenarien zeigen damit einen Korridor von 18.570 Ladepunkte bis hin zu 42.500 Ladepunkten (Ziel der Bundesregierung auf Schleswig-Holstein übertragen) auf.

Schleswig-Holstein hat 2020- 2022 über die Richtlinie zur Ladeinfrastruktur insgesamt 1.358 öffentlich zugängliche Ladepunkte bewilligt. Gut ein Drittel diese Ladepunkt sind bereits errichtet. Eine neue Richtlinie für öffentlich zugängliche Ladepunkte ist in Vorbereitung zur Veröffentlichung. Aktuelle Zahlen zur Elektromobilität sind auf der [Website](#) der Landeskoordinierungsstelle Elektromobilität zu finden.

Für Bürgerinnen und Bürger werden mit der aktuell veröffentlichten [Richtlinie zum Klimaschutz für Bürgerinnen und Bürger](#) Ladepunkte für Stellplätze zu Mietwohnungen oder selbstgenutzten Eigentumswohnungen an Mehrfamilienhäusern gefördert.

Die Preisgestaltung an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten unterliegt dem Markt. Die Landesregierung verfolgt nicht das Ziel in die Preisgestaltung einzugreifen, um einzelnen Nutzergruppen kostengünstigeres Laden zu ermöglichen.

5. Von welchen Kosten für die Umsetzung des Ausbauziels bei öffentlichen Ladestützen geht die Landesregierung aus?

Antwort:

Aufgrund der hohen Bandbreite an benötigten Ladepunkten, der je nach Szenario unterschiedlichen Anteile an Leistungsklassen der Ladepunkte (von < 22 kW bis aktuell hin zu 350 kW und zukünftig noch höher) sowie der hohen Bandbreite der zu den Ladepunkten und ihrer Errichtung entsprechenden Kosten, ist eine valide Aussage zu den Gesamtkosten nicht möglich. Die Kosten pro Ladepunkt liegen je nach Ladeleistung zwischen 1.000 Euro bis > 100.000 Euro, die Gesamtkosten ergeben sich aus den in der Antwort auf Frage 4 genannten Szenarien.

6. Von welchen notwendigen Investitionen in den Ausbau der Radwege in Schleswig-Holstein geht die Landesregierung aus, um ihre Klimaziele zu erreichen? Von welchen Annahmen zum Nutzerverhalten geht die Landesregierung dabei aus?

Antwort:

In der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 sind sieben Handlungsfelder mit zahlreichen Maßnahmen und Priorisierungen genannt, die gemeinsam vom Land und der kommunalen Ebene umzusetzen sind, um die drei Oberziele 1. den Modal-Split-Anteil des Radverkehrs erhöhen, 2. die Unfallzahlen zu verringern und 3. Schleswig-Holstein unter die Top-3 -Länder im Radtourismus zu bringen, zu erreichen. Nur wenn es gelingt, die Qualität des Radwegenetzes in Schleswig-Holstein deutlich zu heben und sicherer zu gestalten, werden mehr Menschen, das Rad für Alltags- und Freizeitverkehre nutzen und damit

auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Daher sind Investitionen in den Aus- und Neubau, wo Lücken identifiziert werden, sowie in die Sanierung des umfangreichen Bestandes an Radwegen wichtig. Daneben sind insbesondere Mobilitätsstationen, Park & Ride-Anlagen und klare Radwegweisungen ebenso im Fokus der Förderung.