



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und Antwort

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

Emissionsfreie Kraftfahrzeuge und Technologieoffenheit im neuen EWKG

Vorbemerkung des Fragestellers:

Im Januar 2025 hat der Landtag eine Neufassung des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes (EWKG) beschlossen. Demnach dürfen ab dem 1. Januar 2035 im Taxen-, Mietwagen- und jeglichem gebündelten Bedarfsverkehr nur noch Genehmigungen für emissionsfreie Kraftfahrzeuge erteilt werden (§ 30 Absatz 3). Laut Begründung gelte uneingeschränkte Technologieoffenheit, sofern beim Betrieb weder Kohlenstoffdioxid, Kohlenmonoxid noch Stickoxide ausgestoßen werden.

1. Umweltminister Goldschmidt kommentierte die neuen EWKG-Vorschriften für den Verkehrsbereich mit den Worten: „Die Zukunft des Verkehrs ist elektrisch – egal ob Bus, Bahn oder PKW.“¹ Teilt die Landesregierung diese Auffassung? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
2. Inwiefern ist die in Frage 1 genannte Aussage aus Sicht der Landesregierung mit der Gesetzesbegründung zur uneingeschränkten Technologieoffenheit in Einklang zu bringen? Bitte erläutern.

¹ https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/V/Presse/PI/2025/01/250130_EWKG

Antwort zu Fragen 1 und 2:

Elektromobilität ist eine breiter einsetzbar werdende und wirtschaftlich zunehmend attraktivere Antriebsform – insbesondere bei Bahn, Bus und Pkw. Die Marktentwicklung zeigt einen klaren Trend hin zu elektrisch betriebenen Verkehrsmitteln, unterstützt durch sinkende Kosten, wachsende Modellvielfalt und den Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Elektrische Antriebe haben im Vergleich zu anderen Technologien einen deutlich höheren Wirkungsgrad.

Gleichzeitig bleibt Technologieoffenheit zentral, denn sie ermöglicht Innovation, fördert Wettbewerb und stellt sicher, dass je nach Einsatzzweck auch andere Antriebe und Kraftstoffe (etwa Wasserstoff) dort eingesetzt werden können, wo sie ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll sind. Für eine erfolgreiche Dekarbonisierung des Verkehrs braucht es diese Offenheit und den gleichzeitigen Fokus auf die heute bereits skalierbaren Lösungen.

Ein Beispiel für diesen Ansatz ist die Ausschreibung für emissionsfreie Züge in Schleswig-Holstein, die technologieoffen erfolgte. Alle eingereichten Angebote beinhalteten jedoch batterieelektrische Züge, weshalb diese heute bereits erfolgreich im Einsatz sind und den Übergang zu einem nachhaltigeren Bahnverkehr vorantreiben.

3. Warum sind emissionsfreie Kraftfahrzeuge aus Sicht der Landesregierung ausschließlich solche, die beim Betrieb weder Kohlenstoffdioxid, Kohlenmonoxid noch Stickoxide ausstoßen? Bitte erläutern.
4. Aus welchen Gründen wird sich lediglich auf den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Stickoxide beschränkt, die durch ihre Antriebsart beim Betrieb bedingt sind? Bitte erläutern.

Antwort zu Fragen 3 und 4:

Emissionsfreie Kraftfahrzeuge zeichnen sich insbesondere dadurch aus, dass beim Betrieb kein Kohlenstoffdioxid (CO₂) ausgestoßen wird. Jene umwelt- und klimafreundlichen Fahrzeuge emittieren in der Folge ebenso keine weiteren Verbrennungsprodukte wie insbesondere Kohlenmonoxid (CO) oder Stickoxide (NO_x).

CO₂ ist das Haupttreibhausgas, das zur Erderwärmung beiträgt und somit den Klimawandel vorantreibt. NO_x und CO verschlechtern die Luftqualität und haben nachweislich negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit. Darüber hinaus trägt CO indirekt in gewissem Maße zum Klimawandel bei.

5. Inwiefern wird die Genehmigung für Kraftfahrzeuge nach § 30 ab dem Jahr 2035 für Fahrzeuge möglich sein, die zum Beispiel mit synthetischen

Kraftstoffen betrieben werden? Bitte erläutern.

Antwort:

Gemäß § 30, Abs. 3 gilt, dass ab dem 1. Januar 2035 eine Genehmigung für ein Kraftfahrzeug, das von dem Unternehmen erstmals im Taxen-, Mietwagen- oder jeglichem gebündelten Bedarfsverkehr eingesetzt werden soll, nur dann erteilt werden darf, wenn es sich um ein emissionsfreies Kraftfahrzeug handelt.

Fahrzeuge, die mit synthetischen Kraftstoffen betrieben werden, gelten nicht als emissionsfrei. (vgl. hierzu auch Antwort zu Frage 4).

Dennoch kann der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen in bestimmten Einsatzfeldern sinnvoll sein. Hierzu zählen Einsatzfelder, bei denen die Umstellung auf einen beispielsweise vollständig elektrischen Betrieb nicht kurzfristig erfolgen kann. Hier kann etwa die Marschbahn genannt werden, bei welcher der Bau der Oberleitung für Anfang der 2030er Jahre geplant ist und die Landesregierung daher den Einsatz von HVO100 als Übergangslösung prüft. Durch den Einsatz des synthetischen Kraftstoffs HVO100 können im Vergleich zu herkömmlichen Diesel bilanziell bis zu rund 90 Prozent an CO₂-Emissionen eingespart werden. Relevant ist dabei insbesondere die Herstellung des synthetischen Kraftstoffs (vgl. hierzu auch Drucksache 20/3064).

6. Aus welchem Grund ist der 1. Januar 2035 aus Sicht der Landesregierung der richtige Zeitpunkt für diese Vorgabe? Bitte erläutern.

Antwort:

Das gesetzte Datum sollte den betroffenen Unternehmen ausreichend Zeit einräumen, ihre Flotten an die neuen Anforderungen anzupassen. Im Vergleich zum öffentlichen Verkehr, bei dem Fahrzeuge mit längeren Nutzungszyklen zum Einsatz kommen, gelten für Fahrzeuge, die z.B. im Taxigewerbe eingesetzt werden, kürzere Fahrzeugnutzzyklen, sodass eine Umstellung bis zum 1. Januar 2035 möglich ist. Andere Länder haben vergleichbare Regelungen auf den Weg gebracht.