

Verband des Kfz-Gewerbes Schleswig-Holstein e.V.
Faluner Weg 28, 24109 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umwelt- und Agrarausschuss
Herrn Vorsitzenden Hauke Göttisch mdl
Frau Geschäftsführerin Petra Tschanter
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/6748

24. Oktober 2016
so-fe

Stellungnahme zu folgenden Anträgen bzw. zu folgendem Änderungsantrag:

E-Mobilität - Konzept als Grundlage von Wirtschaftsförderung und Standortmarketing Antrag der Fraktion der CDU, Drucksache 18/4261

Echte Technologieförderung statt Symbolpolitik bei E-Mobilität, Änderungsantrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 18/4311

Echte Technologieförderung statt Symbolpolitik bei der E-Mobilität Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 18/4468

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Göttisch,
sehr geehrte Frau Geschäftsführerin Tschanter,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die mit Anhörungsschreiben vom 30. September 2016 eingeräumte Möglichkeit zu den oben näher bezeichneten Anträgen bzw. dem oben näher bezeichneten Änderungsantrag der Fraktionen von CDU und PIRATEN Stellung nehmen zu können. Diesem Wunsch kommen wir auch deshalb gern nach, weil der gesamte Themenbereich E-Mobilität für das Kfz-Gewerbe in Schleswig-Holstein und darüber hinaus von herausragender Bedeutung ist.

Dieses Thema ist neben dem vernetzten Fahren und der Frage der Daten im Zusammenhang mit Mobilität eines der brennendsten Zukunftsthemen für unsere Branche.

Als Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Schleswig-Holstein e. V. vertreten wir rund 1080 Kfz-Betriebe in Schleswig-Holstein. Darunter fallen Autohäuser und Kfz-Werkstätten gleichermaßen sowie zusätzlich rund 250 Tankstellen.

Wir begrüßen den auslösenden Antrag der CDU-Fraktion und insbesondere, dass die Beteiligung der Verbände und der Innungen des Kfz-Gewerbes als regionale Kompetenzträger sowie die Einbeziehung der Hochschulen Gegenstand eines künftigen E-Mobilitäts-Konzeptes werden soll. Dies ist aus unserer Sicht ein positiver Politikansatz, regionale Kompetenzträger einzubeziehen und bestehende wirtschaftliche wie allgemeine Infrastruktur zu berücksichtigen.

Zum Antrag der Fraktion der CDU, Drucksache 18/4261:

Wir unterstützen den Antrag der CDU-Fraktion grundsätzlich. Die Orientierung der Förderung der Elektromobilität an marktwirtschaftlichen Prinzipien ist aus unserer Sicht unumgänglich. Kaufprämien werden aus unserer Sicht nur dann erfolgreich, wenn sie auch zu einer Umstellung des Marktes führen, wie es beispielsweise bei der Umweltprämie im Jahr 2009 das erfolgte. Damals wurden Prämien bei gleichzeitiger Abmeldung weniger umweltfreundlichen Altfahrzeuge gezahlt.

Die Schwerpunktsetzung der Förderung der staatlichen Förderung auf Forschung, Weiterentwicklung von Speichertechnologie sowie insbesondere auf öffentliche zugängliche Ladeinfrastruktur halten wir für richtig. Ebenso ist aus unserer Sicht die Förderung bzw. Unterstützung der Kfz-Betriebe hinsichtlich der Qualifikation – so wie im CDU-Antrag unter Ziff. 5. gefordert – und der Betriebsmittelinvestition notwendig. Wenn eine schnelle – und dies ist bei der Festlegung der E-Mobilität der Fall – und nicht allein marktwirtschaftlich gesteuerte Technologieänderung gewollt wird, brauchen die überwiegend kleinen bis mittelständischen Betriebe eine entsprechende staatliche Unterstützung, da sie selbst sonst wirtschaftlich überfordert werden und Investitionsanreize notwendig sind.

Wichtig ist dabei dann, dass eine mögliche Förderung für Ausrüstung und Ausstattung von Schulungen die regionalen Berufsbildungszentren bzw. Berufsschulen und Weiterbildungseinrichtungen der Innungen einbezieht und unterstützt. Sonst kommt es zu unnötigem Aufbau von Doppelstrukturen.

Die in dem Antrag der CDU-Fraktion im Konzept vorgesehenen Inhalte sind sehr umfassend. Hier stellen wir die Frage, ob bei der Umsetzung eines E-Mobilitätskonzeptes zunächst nicht eine Konzentration auf das Wesentliche zielführend wäre.

Aus unserer Sicht wichtig und unverzichtbar ist die unter Ziff. 1 enthaltene Forderung nach der notwendigen technischen Infrastruktur. Auch die Einbeziehung der alternativen lokalen Energieerzeugung halten wir für richtig. Dies erhöht zum einen die Effizienz, aber auch die Akzeptanz der Bevölkerung.

Die unter 3. geforderte Schnellladung ist von herausgehobener Bedeutung. Ganz wichtig ist aus unserer Sicht auch das Aufladen der E-Mobil-Fahrzeuge an den Arbeitsorten, ohne die Strombetankung als geldwerten Vorteil versteuern zu müssen. Die derzeitige Steuerfolge ist ein unhaltbarer Zustand, der viel Bürokratie hervorbringt, ohne den öffentlichen Haushalten nennenswerte Steuermittel zuzuführen. Der derzeitige Effekt ist kontraproduktiv. Wegen der rechtlichen Unsicherheit und der schwierigen verwaltungspraktischen Umsetzung, sehen sich viele Verbraucher gehindert, mit einem Elektrofahrzeug zum Arbeitsort zu fahren und dort zu tanken. Dies sollte schnellstmöglich geändert und behoben werden.

Unter Ziff. 6. wird die Einrichtung einer Modellregion E-Mobilität in Kommunikation mit dem Einspeisemanagement gefordert. Hier regen wir dringend die Zusammenarbeit mit der Metropolregion Hamburg und der Freien und Hansestadt Hamburg an. Nur durch eine Zusammenarbeit zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg mit dem Bundesland Schleswig-Holstein sowie Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen wird ein schlüssiges Elektro-Mobilitäts-Konzept erstellt werden können. Der sog. Hamburger Rand ist für Schleswig-Holstein von existenzieller Bedeutung. In der Metropolregion Hamburg wird die E-Mobilität, abgesehen von den regionalen Schwerpunkten wie in Nordfriesland, am schnellsten wachsen und sich verbreiten können.

Interessant sind die Ansätze zur Zweitverwendung gebrauchter Hochvolt-Akkus. Dies sehen wir jedoch als eher mittelfristigen Schritt an. Zunächst müssen Elektro-Fahrzeuge schnell, möglichst umfangreich und flächendeckend auf die Straße kommen. Das Thema der Zweitverwendung ist aus unserer Sicht noch kein aktuelles Thema.

Die CDU fordert die Bildung eines Clusters E-Mobilität. Hierzu haben wir bereits die Zusammenarbeit mit der Freien und Hansestadt Hamburg dringend empfohlen.

Bei der gewünschten Bevorrechtigung von E-Fahrzeugen ist aus unserer Sicht darauf zu achten, dass die überwiegende Mehrheit der sonstigen Verkehrsteilnehmer nicht diskriminiert wird. Eine Bevorzugung darf nur ohne Benachteiligung anderer erfolgen.

Die unter Ziff. 5. geforderte Unterstützung der Kfz-Betriebe können wir nur voll und ganz bekräftigen. Die Förderung der Qualifizierung für Arbeiten an Fahrzeugen mit Hochvolt-Systemen würde eine noch weitergehende Qualifikationsverbreitung in der Fläche und in der Gruppe der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kfz-Betriebe erreichen lassen. Wir haben bereits jetzt mehrere 100 Fachkräfte für Hochvolttechnik qualifiziert. Diese Qualifikation erfolgte freiwillig und auf Kosten der Kfz-Betriebe, die damit eine auch öffentliche Aufgabe mit erfüllen.

Ebenso ist die Unterstützung bei Betriebsmitteln-Investitionen für spezielle Werkstattausstattung für Hochvolttechnik und Elektromobilität sehr wünschenswert. Solange die Fallzahlen und die Zulassungszahlen gering sind – und dies gilt auch noch bei Erreichung der Forderung von 500.000 Fahrzeugen bundesweit – handelt es sich immer noch um eine Marktnische. Wenn diese Marktnische größer werden soll, muss auch im Bereich der Kfz-Services eine Flächendeckung erreicht werden. Dafür ist zumindest zum Anfang eine Förderung erforderlich. Bei Erreichung der Quote von 500.000 Elektrofahrzeugen in Deutschland ist in Schleswig-Holstein unter Zugrundelegung der allgemeinen Zulassungszahlen eine Anzahl von 19.050 E-Fahrzeugen in Schleswig-Holstein zu erwarten. Dies auf unsere rund 1.100 Mitgliedsbetriebe bezogen verdeutlicht, wie klein die Anzahl der Elektrofahrzeuge im Kundensegment unserer Betriebe auch künftig noch bleiben wird.

Die Fraktion PIRATEN hat mit dem Änderungsantrag, Drucksache 18/4311 und dem Antrag, Drucksache 18/4468, die in dem Antragstext selbst identisch sind und lediglich in der Begründung im zweiten Absatz inhaltlich kaum nennenswerte Abweichungen vorweisen, im Grundsatz ähnliches wie die CDU-Fraktion gefordert. Der Titel suggeriert, dass es der Fraktion der PIRATEN um echte Technologieförderung und nicht nur um Symbolpolitik, die wohl aus Sicht der PIRATEN die CDU zu betreiben scheint, geht.

Inhaltlich sind wenige Unterschiede festzustellen. Insofern unterstützen wir auch den Änderungsantrag und den Antrag der PIRATEN-Fraktion inhaltlich.

Bei dem Antrag und dem Änderungsantrag der PIRATEN bleibt unklar, was aus der Prüfung der Möglichkeit, E-Bikes in Zügen verladen zu können, folgen soll. E-Bikes haben bereits eine für die typischen Anwendungsbereiche von Pedelecs und E-Bikes völlig ausreichende Reichweite. Offen bleibt für uns auch, was ein einheitliches und diskriminierungsfreies sowie datenschutzfreundliches Bezahlungssystem sein soll. Hier bleiben die PIRATEN in ihrem Antrag unkonkret. Gerne nehmen wir dazu Stellung, wenn die Forderung der PIRATEN-Fraktion weiter verdeutlicht wird.

Kritisch sehen wir die Forderung der PIRATEN, dass im Zuge von Fahrzeugneubeschaffungen des Landes nur noch Elektroautos erworben bzw. geleast werden sollen, soweit keine zwingenden Gründe dagegensprechen. Hier müsste definiert werden, was als zwingender Grund angesehen wird. Die Reichweitenproblematik wird in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein gerade bei Behördenfahrzeugen, die auch eine Erreichbarkeit der Fläche ständig gewährleisten müssen, in vielen Fällen vorliegen. Hier sehen wir auch bei der noch nicht voll umfänglich praxistauglichen Technologie für alle Anwendungsbereiche eine nicht sinnvolle Zuspitzung der Forderung.

Die auch von den PIRATEN geforderte Unterstützung der Kfz-Betriebe sowie der Ausbildungsstätten begrüßen wir – wie bereits oben dargelegt – vollumfänglich.

Bei der Ausgestaltung des Konzeptes bieten wir ausdrücklich und konstruktiv sowie kurzfristig unsere Unterstützung und Hilfe an. Wir sehen die Hauptaufgabe noch vor der Landesregierung und vor uns konkret als Wirtschaftsverband, hier in der Umsetzung sinnvolle Lösungen zu erarbeiten und zu verabschieden, die die Förderung der Elektromobilität tatsächlich deutlich und spürbar nach vorne bringen.

Die zum Teil kritisch gesehene Einzelförderung der Anschaffung von Elektrofahrzeugen durch das von der Bundesregierung beschlossene Prämienmodell, sehen wir im Grundsatz als den richtigen Weg an. Noch immer reden wir über sehr kleine Stückzahlen, sowohl in Schleswig-Holstein als auch bundesweit. Dennoch verspüren unsere Händler, deren Marken E-Fahrzeuge anbieten, dass seit Einführung der Kaufprämie für Elektrofahrzeuge die Verkaufs- und Zulassungszahlen um 50 bis tatsächlich 70 % zugenommen haben. Diese Zuwächse sind jedoch regional und von Marke zu Marke unterschiedlich.

Rückblickend wird auch die Umweltprämie aus dem Jahr 2009 bei objektiver Betrachtung aus unserer Sicht als erfolgreich angesehen werden müssen. Hier bestand allerdings die Besonderheit, die in der derzeitigen Kaufprämie bei Elektrofahrzeugen nicht umgesetzt wurde, dass die Prämie nur bei Abmeldung eines Altfahrzeuges gezahlt wurde. Dieser Effekt führte zum einen zu einer effektiven Erneuerung und Umstellung des Fahrzeugbestandes und zum anderen fiskalisch dazu, dass die öffentliche Hand nur in ganz, ganz geringem Umfang von dieser Prämie belastet wurde. Denn bereits ab einem Fahrzeugpreis von 13.158 € sind an Mehrwertsteuer mehr in den öffentlichen Sektor zurückgefließen als von der Umweltprämie in Höhe von 2.500 € ausgezahlt wurden.

Dies könnte beispielhaft für eine Veränderung bzw. Verbesserung der Kaufprämie von Elektrofahrzeugen sein.

Für Rückfragen und auch für eine Teilnahme an der mündlichen Anhörung stehen wir jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Rolf-Dieter Fröhling
Präsident


Jan-Nikolas Sontag
Geschäftsführer