

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/6750

VCD Landesverband Nord e.V.

VCD LV Nord e.V. * Lerchenstraße 18 - 20 *
24103 Kiel

Landeshaus
Petra Tschanter
Umwelt- und Agrarausschusses
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Landesbüro Schleswig-
Holstein
Lerchenstraße 18-20
24103 Kiel

Tel. 0431-986 46-26
Fax 0431-986 46-50

schleswig-
holstein@vcd.org
www.vcd.org/nord

Bürozeit: Di 15-18 Uhr
Do 9-12 Uhr

Geschäftsstelle
Hamburg
Nernstweg 32-34
22765 Hamburg

Tel. 040-280 55-120
Fax 040-280 55-122

VCD-
Hamburg@web.de
www.vcd.org/nord

Bürozeit: Mo 15-19
Uhr
Do 9-13 Uhr

Stellungnahme zur E-Mobilität (Anträge CDU und Piraten)

Kiel, den 27.10.2016

Sehr geehrte Frau Tschanter,

gerne nehmen wir Stellung zum Thema E-Mobilität:

Antrag der CDU-Fraktion: E-Mobilität – Konzept als Grundlage von Wirtschaftsförderung und Standortmarketing

Der Landtag begrüßt das Ziel der Bundesregierung, Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität sein und bis 2020 eine halbe Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen bringen zu wollen.

Der Landtag stellt fest, dass sich der politische Wunsch nach mehr Elektromobilität auf deutschen und schleswig-holsteinischen Straßen grundsätzlich an marktwirtschaftlichen Prinzipien ausrichten muss. Deshalb sollten reine Kaufprämien als wenig gezielte Subventionen, die auf etablierten Märkten hohe Mitnahmeeffekte verursachen, nach dem erfolgreichen Markthochlauf schnellst möglich wieder auslaufen.

[VCD: Es sollte gar keine Kaufprämien geben, allenfalls für CarSharing-Unternehmen](#)

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass sich der weitaus überwiegende Teil der staatlichen Förderung auf forschende Zwecke, wie u.a. die Weiterentwicklung von Speichertechnologien sowie einer massiven Förderung der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur bezieht. Lademöglichkeiten an öffentlichen Plätzen müssen beispielsweise durch Einbeziehung der Straßenbeleuchtung stark ausgeweitet werden.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, ihrerseits ein abgestimmtes und mit den Aktivitäten auf Bundesebene vernetztes Konzept für das Zukunftsthema E-Mobilität unter Beteiligung der Verbände und der Innungen des KFZ-Gewerbes als regionale Kompetenzträger sowie der Hochschulen auszuarbeiten.

Das Konzept soll u.a. Antworten beinhalten auf die Fragen

1. der notwendigen technischen Infrastruktur, Verkehrsweeinfrasturktur und der lokalen Verkehrsplanung für die Einführung der E-Mobilität mit dem Schwerpunkt lokaler und dezentraler Lösungsansätze; dabei soll alternative lokale Energieerzeugung einbezogen werden;

[VCD: Aufgabe des Staates wäre auch, Standards festzulegen, so dass alle Fahrzeuge alle Ladesäulen nutzen können.](#)

2. möglicher neuer Geschäftsfelder wie den Betrieb von E-Ladestellen, den Einsatz von Elektrobussen und Smartbussen als Bürger- oder Anrufbus insbesondere im ländlichen Raum, den Aufbau von Verteilernetzen;

3. wie Schnellladung insbesondere für weitere Strecken erreicht werden kann, die nicht länger als herkömmliches Tanken dauert; Nutzer von E-Mobilen müssen an den Arbeitsorten aufladen können, ohne die Strombetankung als geldwerten Vorteil zu versteuern;

[VCD: Wer Strom tankt, muss auch dafür bezahlen. Wie auch immer das geregelt ist.](#)

4. des Ausbaus und der Förderung von Carsharingangeboten von E-Mobilen sowie die Vermietung von Segways, Fahrrädern und Pedelecs (elektronunterstützte Fahrräder) sowie deren Abrechnungsmöglichkeiten;

[VCD: Einzelne Hersteller von E-Mobilen wie die Segways dürfen nicht gefördert werden. Wenn man den Verleih von E-Mobilen fördern will, dann bitte alle Produkte, also z.B. auch Scuddies, E-Scooter, MonoWheels usw. usf.. Bevor man aber E-Mobile \(außer Autos\) fördern will, sollte geklärt werden, wo diese zukünftig fahren sollen dürfen. Auf Fußwegen, Radwegen oder der Fahrbahn? Sind sie Spielzeuge \(dann Fußweg\) oder Fahrzeuge \(dann Fahrbahn\)? Dabei sind unbedingt Krankenfahrstühle und E-Scooter mit zu berücksichtigen. E-Scooter, die z.B. bis 15 km/h fahren können, müssen auf die Fahrbahn, was die Fahrer aber nicht machen. Sie müssten von der Geschwindigkeit her eigentlich wie Fahrräder und Pedelcs betrachtet werden. Viele Radwege sind aber viel zu schmal und zu desolat, als dass sie auch größere Mengen an E-Mobilen vertragen würden. Es braucht neue Platzaufteilung und neue Konzepte, z.B. flächendeckend Radschnellwege oder Tempo-30.](#)

5. wie das Standortmarketing das Thema E-Mobilität als ein zentrales Alleinstellungsmerkmal des Tourismuslandes Schleswig-Holstein herausstellen kann;

[VCD: warum soll SH da ein Alleinstellungsmerkmal haben?](#)

6. wie das Land Schleswig-Holstein die Einrichtung einer „Modellregion eMobilität“ in Kombination mit den vom Einspeisemanagement besonders betroffenen Regionen in Schleswig-Holstein unterstützen kann;

[VCD: Warum sollte eine Modellregion nur in oben genannten Regionen stattfinden? Problematisch sind eher die Städte, nicht die ländlichen Regionen. Dort kann viel häufiger zu Hause in der Garage geladen werden.](#)

7. wie das Land Schleswig-Holstein die Zweitverwendung gebrauchter Hochvolt-Akkus als Zwischenspeicher für Schnellladestationen, Solaranlagen sowie von Großspeichern zur Stabilisierung des Netzbetriebes fördern kann. Denn die Elektromobilität wird erst eine runde Sache, wenn die Frage von Weiterverwendung, Recycling und der späteren Entsorgung der Hochvolt-Batterie geklärt ist und ein nahezu geschlossener Lithium-Kreislauf gewährleistet werden kann.

[VCD: richtig](#)

Der Landtag fordert die Landesregierung weiter auf,

1. ein Cluster E-Mobilität gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg zu gründen, an dem sich Unternehmen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen, Politik und Kommunen sowie Verbände und Organisationen beteiligen können sollen;

[VCD: offen für alle Interessierte](#)

2. mindestens 20 Prozent aller neu anzuschaffenden Fahrzeuge des Landes Schleswig-Holstein als E-Fahrzeuge zu beschaffen;

VCD: 100% oder Fahrzeugneubeschaffung nur über CarSharing-Nutzung (dann auch herkömmliche Fahrzeuge). CarSharing-Unternehmen brauchen eine gute Auslastung auch tagsüber, weshalb erste Städte dieses auch bereits machen. Das Land sollte da mit gutem Beispiel voran gehen.

3. die Möglichkeiten der Bevorrechtigung von E-Fahrzeugen im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes gemeinsam mit den Kommunen in Schleswig-Holstein voll auszuschöpfen;

VCD: Nein, es darf keinerlei Bevorrechtigung von E-Autos geben. Busspuren z.B. sollen nicht von E-Autos missbraucht werden dürfen. Es hat seine guten Gründe, dass die Kommunen das bislang nicht ausschöpfen und umsetzen. Es darf keine Bevorzugung bei Parkgebühren geben. Sonst kommt es zu solch absurden Regelungen, dass E-Autos kostenlos parken dürfen, für Fahrräder in Fahrradparkhäusern jedoch Parkgebühren gezahlt werden sollen. Das darf nicht sein, wenn man den umweltfreundlichen Verkehr fördern will.

4. die interdisziplinäre und branchenübergreifende Zusammenarbeit im Rahmen systemorientierter Bildungsgänge und Qualifizierungskonzepte im Bereich der Elektromobilität stärker zu fördern. Nur so können die im Bereich der Elektromobilität tätigen Fachkräfte auf die neuen Anforderungen sowie die Chancen und Möglichkeiten gezielt und vorausschauend vorbereitet werden;

5. die Kfz-Betriebe in mehrfacher Hinsicht zu unterstützen:

- personell, durch die Förderung der Qualifizierung für Arbeiten an Fahrzeugen mit Hochvoltssystemen, ohne die Wartungsarbeiten an E-Mobilen nicht durchgeführt werden dürfen;

VCD: Nein, dass sollen die Betriebe bitte alleine umsetzen

- bei den Betriebsmitteln, durch die Förderung von Investitionen in spezielle Werkstattausrüstung für Hochvolttechnik;

VCD: Nein, dass sollen die Betriebe bitte alleine umsetzen

- bei den Betriebsanlagen, durch die Förderung von Investitionen bei betrieblichen Umbaumaßnahmen für die Wartung und Instandsetzung von Hochvoltfahrzeugen.

VCD: Nein, dass sollen die Betriebe bitte alleine umsetzen

Änderungsantrag der Fraktion der PIRATEN: Echte Technologieförderung statt Symbolpolitik bei E-Mobilität

Der Landtag begrüßt das Ziel der Bundesregierung, Leitmarkt und Leitanbieter für die Elektromobilität werden zu wollen. Einzelförderungen wie die von der Bundesregierung beschlossene Kaufprämie für Elektroautos sowie Hybrid-Fahrzeuge lehnt der Landtag hingegen entschieden ab. Er bittet die Landesregierung vielmehr, sich im Bereich E-Mobilität auf Bundes- und Landesebene für eine generelle Technologieförderung einzusetzen.

VCD: Dies sieht der VCD genauso.

Dazu gehören:

- Ein möglichst rascher, flächendeckender Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für Elektroautos sowie E-Bikes, insbesondere an Liegenschaften des Landes.

VCD: Es braucht keine Ladesäulen für E-Bikes in der Öffentlichkeit oder an Liegenschaften des Landes. Die Akkukapazitäten reichen aus, um Arbeitswege oder andere Alltagswege fahren zu können. Laden kann jeder zu Hause oder an der Arbeit (das sollte geregelt werden) oder in den Übernachtungsbetrieben (Steckdose im Hotelzimmer). Ein Pedelec fährt auch

immer noch ohne Strom. Viel wichtiger wären diebstahlsichere Fahrradabstellmöglichkeiten. Denn kaum ein Pedelec-Fahrer möchte sein teures Rad lange irgendwo ungeschützt abstellen...

- Prüfung der Möglichkeit, E-Bikes in Zügen des Schleswig-Holsteinischen Nahverkehrs laden zu können.

VCD: Es braucht keine Lademöglichkeiten in Zügen. Da wäre es wichtiger, Räder kostenlos mitzunehmen und mehr Transportkapazitäten zu haben.

- Einführung eines einheitlichen, diskriminierungsfreien sowie datenschutzfreundlichen Bezahlsystems zur Entnahme von Energie an Ladesäulen.

VCD: das wäre wichtig

- Unterstützung der öffentlichen Verkehrsbetriebe des Landes bei der Umstellung auf Elektrobusse bzw. Fahrzeuge mit Brennstoffzellentechnik (Wasserstoff).

VCD: Wenn, dann sollten alle Elektroantriebe gefördert werden, also auch die schienengebundenen Versionen, also z.B. Straßenbahnen, Stadtbahnen und Regionalzüge. Es ergäbe sich sonst eine Förderverzerrung.

- Prüfung der Möglichkeit, inwiefern die Entwicklung und der Bau von Elektrobusen in Schleswig-Holstein möglich ist.

- Erstellung eines Konzeptes zur sinnvollen Einbeziehung der Elektromobilität in die Energiewende, insbesondere in den Bereichen Energiespeicherung und Netzinfrastruktur.

- Im Zuge von Fahrzeugneubeschaffung des Landes – sofern keine zwingenden Gründe dagegen sprechen – nur noch Elektroautos zu erwerben bzw. zu leasen.

VCD: 100% oder Fahrzeugneubeschaffung nur über CarSharing-Nutzung (dann auch herkömmliche Fahrzeuge). CarSharing-Unternehmen brauchen eine gute Auslastung auch tagsüber, weshalb erste Städte dieses auch bereits machen. Das Land sollte da mit gutem Beispiel voran gehen.

- Unterstützung der Kfz-Betriebe sowie der Ausbildungsstätten hinsichtlich der Umstellung auf die Elektromobilität.

VCD: das sollen die alleine umsetzen

Begründung:

Die Verkehrswende ist kein Selbstzweck. Es geht vielmehr darum, die Abhängigkeit vom Öl zu reduzieren sowie dem Klimawandel, der Versauerung der Ozeane als auch durch Luftverschmutzung hervorgerufenen Atemwegkrankungen entgegenzuwirken. Als eher symbolisch anzusehende Ziele können und sollten daher nicht Absicht von Politik sein.

So mag es vielversprechend klingen binnen vier Jahren eine halbe Million (ursprünglich eine Millionen) Elektroautos auf Deutschlands Straßen zu bringen, das eigentliche Ziel sollen und müssen allerdings der Technologiewandel sowie die Massentauglichkeit der Elektromobilität sein. In Fachkreisen geht man derzeit davon aus, dass Kaufprämien diesbezüglich kaum messbare Effekte zeigen. Vielmehr gehen die Fachleute davon aus, dass das Interesse an Elektro-Automobilen erst dann spürbar zunehmen wird, sobald flächendeckend Lademöglichkeiten bereitstehen. Investitionen, die das Ziel verfolgen der Technologie zum Durchbruch verhelfen, müssen sich daher auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur konzentrieren. Probleme breiten derzeit auch noch die Bezahlssysteme, über die die Energiekosten an den Ladestationen beglichen werden. Solange laden komplizierter ist als tanken, wird auch dies dem Umstieg auf die Elektromobilität bremsen. Bewegungsprofile der Nutzer o. ä. sollten über das Laden an bestimmten Orten nicht erstellt werden können. Zudem konzentriert sich das Thema Elektromobilität derzeit noch zu sehr auf Pkw. Dabei wird übersehen, dass etwa die von Stadtbussen ausgehende Feinstaubbelastung erheblich ist. Der

Einsatz von Elektroantrieben in Nahverkehr sollte daher unbedingt verstärkt in den Blick genommen werden. Da der Markt für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge derzeit rudimentär entwickelt ist, bestehen hier noch Nischenmärkte, die in absehbarer Zukunft jedoch stark wachsen dürften. Diese Wachstumschancen gilt es ernsthaft zu prüfen.

Eine Chance ist die Elektromobilität in Bezug auf die Energiewende, da Elektrofahrzeuge auch als Energiespeicher fungieren und somit auch zur Stabilisierung der Netze beitragen können. Dieser Aspekt sollte bei der Förderung der E-Mobilität entsprechend berücksichtigt werden. Hier ist insbesondere die bidirektionale Ladefähigkeit von großem Interesse, da sich Akkumulatoren von Fahrzeugen hierüber direkt in das öffentliche Stromnetz einbinden lassen. Letztlich sollte auch der sich rasant entwickelnde Markt für E-Bikes nicht übersehen werden. E-Bikes sind beim Aufbau der Ladeinfrastruktur ebenso zu berücksichtigen wie Elektroautos.

Antrag der Fraktion der PIRATEN: Echte Technologieförderung statt Symbolpolitik bei der E-Mobilität

Der Landtag begrüßt das Ziel der Bundesregierung, Leitmarkt und Leitanbieter für die Elektromobilität werden zu wollen. Einzelförderungen wie die von der Bundesregierung beschlossene Kaufprämie für Elektroautos sowie Hybrid-Fahrzeuge lehnt der Landtag hingegen entschieden ab. Er bittet die Landesregierung vielmehr, sich im Bereich E-Mobilität auf Bundes- und Landesebene für eine generelle Technologieförderung einzusetzen.

[VCD: Dies sieht der VCD genauso.](#)

Dazu gehören:

- Ein möglichst rascher, flächendeckender Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für Elektroautos sowie E-Bikes, insbesondere an Liegenschaften des Landes
[VCD: Es braucht keine Ladesäulen für E-Bikes in der Öffentlichkeit oder an Liegenschaften des Landes. Die Akkukapazitäten reichen locker aus, um Arbeitswege oder andere Alltagswege fahren zu können. Laden kann jeder zu Hause oder an der Arbeit in Büro und Werkstatt \(das sollte geregelt werden\) oder in den Übernachtungsbetrieben. Ein Pedelec fährt auch immer noch ohne Strom.](#)
- Prüfung der Möglichkeit, E-Bikes in Zügen des Schleswig-Holsteinischen Nahverkehrs laden zu können.
[VCD: Es braucht keine Lademöglichkeiten in Zügen. Da wäre es wichtiger, Räder kostenlos mitzunehmen und mehr Transportkapazitäten zu haben.](#)
- Einführung eines einheitlichen, diskriminierungsfreien sowie datenschutzfreundlichen Bezahlsystems zur Entnahme von Energie an Ladesäulen.
[VCD: das wäre wichtig](#)
- Unterstützung der öffentlichen Verkehrsbetriebe des Landes bei der Umstellung auf Elektrobusse bzw. Fahrzeuge mit Brennstoffzellentechnik (Wasserstoff).
[VCD: Wenn, dann sollten alle Elektroantriebe gefördert werden, also auch die schienengebundenen Versionen, also z.B. Straßenbahnen, Stadtbahnen und Regionalzüge. Es ergäbe sich sonst eine Verzerrung, denn eine Fahrzeugförderung wurde in SH ja abgeschafft.](#)
- Prüfung der Möglichkeit, inwiefern die Entwicklung und der Bau von Elektrobussen in Schleswig-Holstein möglich ist.

- Erstellung eines Konzeptes zur sinnvollen Einbeziehung der Elektromobilität in die Energiewende, insbesondere in den Bereichen Energiespeicherung und Netzinfrastruktur.
- Im Zuge von Fahrzeugneubeschaffungen des Landes – sofern keine zwingenden Gründe dagegen sprechen – nur noch Elektroautos zu erwerben bzw. zu leasen.
[VCD-Ergänzung: oder über CarSharing-Nutzung \(dann auch herkömmliche Fahrzeuge\). CarSharing-Unternehmen brauchen eine gute Auslastung auch tagsüber, weshalb erste Städte dieses auch bereits nutzen. Das Land sollte da mit gutem Beispiel voran gehen. Ggf mit einem eigenen CarSharing-Angebot.](#)
- Unterstützung der Kfz-Betriebe sowie der Ausbildungsstätten hinsichtlich der Umstellung auf die Elektromobilität.
[VCD: das sollen die alleine umsetzen](#)

Begründung:

Die Verkehrswende ist kein Selbstzweck. Es geht vielmehr darum, die Abhängigkeit vom Öl zu reduzieren sowie dem Klimawandel, der Versauerung der Ozeane als auch durch Luftverschmutzung hervorgerufenen Atemwegkrankungen entgegenzuwirken. Als eher symbolisch anzusehende Ziele können und sollten daher nicht Absicht von Politik sein.

So mag es vielversprechend klingen binnen vier Jahren eine halbe Million (ursprünglich eine Millionen) Elektroautos auf Deutschlands Straßen zu bringen, das eigentliche Ziel sollen und müssen allerdings der Technologiewandel sowie die Massentauglichkeit der Elektromobilität sein. In Fachkreisen geht man derzeit davon aus, dass Kaufprämien diesbezüglich kaum messbare Effekte zeigen. Um das Interesse an Elektroautos zu steigern sei es entscheidender, flächendeckend Lademöglichkeiten bereitzustellen. Investitionen, die das Ziel verfolgen der Technologie zum Durchbruch zu verhelfen, müssen sich daher auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur konzentrieren. Probleme breiten derzeit auch noch die Bezahlssysteme, über die die Energiekosten an den Ladestationen beglichen werden. Solange laden komplizierter ist als tanken, wird auch dies den Umstieg auf die Elektromobilität bremsen. Bewegungsprofile der Nutzer o. ä. sollten über das Laden an bestimmten Orten nicht erstellt werden können. Zudem konzentriert sich das Thema Elektromobilität derzeit noch zu sehr auf Pkw. Dabei wird übersehen, dass etwa die von Stadtbussen ausgehende Feinstaubbelastung erheblich ist. Der Einsatz von Elektroantrieben im öffentlichen Nahverkehr sollte daher unbedingt verstärkt in den Blick genommen werden. Da der Markt für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge derzeit rudimentär entwickelt ist, bestehen hier noch Nischenmärkte, die in absehbarer Zukunft jedoch stark wachsen dürften. Diese Wachstumschancen gilt es ernsthaft zu prüfen. Chancen bietet die Elektromobilität auch in Bezug auf die Energiewende, da Elektrofahrzeuge auch als Energiespeicher fungieren und somit zur Stabilisierung der Netze beitragen können. Dieser Aspekt sollte bei der Förderung der E-Mobilität entsprechend berücksichtigt werden. Hier ist insbesondere die bidirektionale Ladefähigkeit von großem Interesse, da sich Akkumulatoren von Fahrzeugen hierüber direkt in das öffentliche Stromnetz einbinden lassen.

Letztlich sollte auch der sich rasant entwickelnde Markt für E-Bikes nicht übersehen werden. E-Bikes sind beim Aufbau der Ladeinfrastruktur daher ebenso zu berücksichtigen wie Elektroautos.
Uli König und Fraktion

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Kirsten Kock

Verkehrsverbund in Kiel: 600 m zu Fuß vom Hbf

Konto: Sparda Bank Hamburg, Kto-Nr. 0100600014, BLZ 20690500

Steuernummer: 17-451-06176

Nach § 19 UStG (Besteuerung der Kleinunternehmer) darf keine Umsatzsteuer ausgewiesen werden.