

21.01.2014

Antrag

der Fraktion der CDU

Elektromobilität ermöglichen

I. Ausgangslage

Ziel einer modernen Verkehrspolitik ist es, Mobilität umweltfreundlich, bezahlbar und sicher zu gestalten. Eine zentrale Stellschraube für die Mobilität im 21. Jahrhundert ist die Elektrifizierung der Antriebe. Sie bietet die Chance, die Abhängigkeit vom Erdöl und umweltschädliche Emissionen zu reduzieren. In Verbindung mit regenerativen Energiequellen werden Elektrofahrzeuge unsere mobile Zukunft sichern und Deutschland als Industrie-, Wirtschafts-, Wissenschafts- und Technologiestandort stärken.

Die Markteinführung der Elektromobilität wird auf allen Ebenen unterstützt. Die Europäische Kommission hat Ende 2012 das Maßnahmenpaket „Saubere Energie im Verkehr“ (COM(2012) 636) vorgelegt und einen Vorschlag zum Aufbau einer europäischen Ladeinfrastruktur erarbeitet (COM(2013) 18). Mit der Vereinheitlichung der Ladestecker in Europa (MENNEKES „Typ 2“) ist ein wichtiger Schritt zur Standardisierung erreicht und die Basis für grenzüberschreitende elektromobile Verkehre gelegt. Die kürzlich beschlossene Einführung verbindlicher CO₂-Grenzwerte für Neuwagen über das Jahr 2020 hinaus schafft weitere Anreize für die Automobilhersteller, Elektrofahrzeuge in den Markt zu bringen.

Der Bund ist der Empfehlung der Nationalen Plattform Elektromobilität gefolgt und hat Elektromobilitätsregionen (Schaufenster, Leuchttürme, Modellregionen) geschaffen. In diesen regionalen Schwerpunkten werden die Ressourcen in Forschung und Entwicklung gebündelt und die Marktentwicklung der Elektromobilität vorangetrieben. Insbesondere sollen noch Fortschritte bei Batteriespeichern, Reichweite, Kosten und der Ladeinfrastruktur erzielt werden. Über die genannten F+E-Projekte hinaus sind die Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge sowie der Nachteilsausgleich für Dienstwagen vollzogen worden. Der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD bekräftigt den Willen der Bundesregierung, den Markthochlauf der Elektromobilität weiter zu unterstützen. Mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen im Fuhrpark des Bundes wird ein weiteres Vorzeigeprojekt realisiert werden.

Datum des Originals: 21.01.2014/Ausgegeben: 21.01.2014

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

II. Chancen und Risiken

Nordrhein-Westfalen ist aufgrund seiner dichten Besiedlung und eines Pkw-Bestandes von über neun Millionen Pkw ein wichtiger Standort für die Mobilität der Zukunft. Es besteht die Chance, wichtige Regionen wie das Ruhrgebiet zu profilieren, indem bereits bestehende und vom Bund geförderte Projekte auch bei der Landesregierung stärker fokussiert werden. Das Land ist einer der bedeutendsten Automobilstandorte mit einem dichten Netz an Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Industrieunternehmen und KMU. Es war also konsequent, dass das Land seinen Führungsanspruch bei der Entwicklung der Elektromobilität bekräftigt hat. Mit dem Masterplan Elektromobilität NRW wurde 2009 der Grundstein gelegt, die Kompetenzen im Land in den Bereichen „Batterietechnik“, „Fahrzeugtechnik“ sowie „Infrastruktur und Netze“ zusammen mit allen relevanten Akteursgruppen zu entwickeln. Das Land beabsichtigt, im Jahr 2020 insgesamt 250.000 Elektroautos auf den Straßen in Nordrhein-Westfalen zu haben.

Weitere Aktivitäten und Maßnahmen des Landes umfassten die Einrichtung einer interministeriellen Arbeitsgruppe Elektromobilität unter der Federführung des Wirtschaftsministeriums, die Schaffung der Kompetenzzentren Elektromobilität an den Universitäten Aachen mit dem „Institut für Kraftfahrzeuge“ (IKA), an der Technischen Universität Dortmund mit dem „Institut für Energiesysteme, Energieeffizienz und Energiewirtschaft“ und an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster mit seinem „Münster Electrochemical Energy Technology“ (MEET) sowie die Förderwettbewerbe ElektroMobil.NRW des NRW-EU Ziel 2 (EFRE)-Programms.

Aus der Projektförderung mit Bundesmitteln (BMVBS) ist es gelungen, den Förderschwerpunkt Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr zu realisieren. Seit Anfang 2012 läuft die zweite Phase des Modellregionen-Programms im Rahmen von 11 Projekten mit einer Laufzeit bis Mitte 2015. Forschergruppen aus Aachen, Dortmund und Münster sind zudem in Leuchtturmprojekten Elektromobilität der Bundesregierung engagiert.

Zu den stark wachsenden Bereichen der Elektromobilität sind besonders die elektrisch angetriebenen oder unterstützten Zweiräder zu nennen (im Folgenden E-Bikes genannt). Die Industrie und das Handwerk haben das Potential für EBikes in der Gesellschaft erkannt, als Ersatz für den Zweitwagen in Familien bekommt das EBike gerade in fahrradgewöhnten Regionen wie dem Münsterland oder den studentisch geprägten Großstädten mit moderater Topografie zunehmend eine besondere Stellung. Neben den Vorzügen der Wirtschaftlichkeit und des aktiven Klimaschutzes kommt hier auch die Gesundheitsförderung ins Spiel. Bundesweit wurden 2009 etwa 160.000 EBikes und Pedelcs verkauft, 2012 bereits rund 400.000 Stück. Besonders interessant wird dieses Verkehrsmittel als Bindeglied zum öffentlichen Personennahverkehr, eingebunden in multimediale Konzepte. Erste seit 2012 durch Verkehrsunternehmen initiierte Projekte laufen bereits erfolgreich.

Beim wichtigen Wettbewerb „Schaufenster Elektromobilität“ der Bundesregierung ging das Land trotz der Bewerbungen des Konsortiums Elektromobilität NRW sowie diverser anderer Partner aus Nordrhein-Westfalen allerdings leer aus. Bekannte Projekte, wie etwa RUHR-AUTOe, wurden von der Landesregierung nicht unterstützt.

Gleichzeitig laufen in anderen Ländern umfassende Planungen zur E-Mobilität. So kooperieren die vier großen Autohersteller Japans, Toyota, Nissan, Honda und Mitsubishi bei der Schaffung einer Ladeinfrastruktur in Japan. Mit einem gemeinsamen Förderprogramm, das den Aufbau eines flächendeckenden Ladesäulen-Netzwerks finanziell unterstützt, kann jeder, der Ladestationen für E-Autos und Plug-in-Hybride installieren will, sich bis Ende Februar 2014 für Fördergelder bewerben. Entscheidend für eine Förderung ist der öffentliche Mehrwert: Ladestationen müssen an zugänglichen Orten wie Einkaufszentren und Hotels

oder entlang vielbefahrener Routen beispielsweise an Raststätten, Mautstationen, Parkplätzen und 24-Stunden-Shops eingerichtet werden.

Es ist zu befürchten, dass Nordrhein-Westfalen den Anschluss verliert. Im Sachstandsbericht der Landesregierung zum Ausbau der Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen (Vorlage 16/314) vom 25. Oktober 2012 bekräftigte das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk zwar seinen Willen, dass das Land eine Vorreiterrolle beibehalten wolle und die Elektromobilität in allen ihren Facetten auch zukünftig nach Kräften zu fördern. Alle Planungen für 2013 seien abhängig von den Haushaltsberatungen. Ab 2014 sei geplant, die beginnende neue Ziel-2-Förderphase 2014 - 2020 zu nutzen, um neben den technologischen Schwerpunkten auch verkehrliche und stadtplanerische Fragestellungen abzudecken.

Mit Ablauf des Jahres 2013 zeigt sich jedoch, dass entgegen der Ankündigung des Ministeriums keine Fortschritte bei der Elektromobilität erzielt werden konnten. Seit dem Sachstandsbericht von Oktober 2012 ist wenig von Landesseite passiert, das über bereits laufende Projekte hinausging. Die Pkw-Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen liegen nach den Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes mit einem Anteil von ca. 2 % auf gleichem Niveau wie in den übrigen Bundesländern (Jan.-Okt. 2013). Mit den 919 neu zugelassenen Elektrofahrzeugen (BEV) wächst der Bestand lediglich auf knapp über 2.000 Fahrzeuge an. Hinzu kommen in Nordrhein-Westfalen lediglich 4.800 Hybridfahrzeuge. Es ist zu vermuten, dass ein Großteil dieser Zuwächse aus der Umsetzung der laufenden Projekte selbst stammt. Eine Führungsrolle ist daraus nicht ableitbar. Es ist nicht zu erkennen, welche Rückschlüsse aus den laufenden Projekten für kommende Landesförderungen gezogen werden und welche Potentiale bestehen, künftig an Ausschreibungen auf Ebene des Bundes und der Europäischen Union erfolgreich teilzunehmen. Ohne eine verlässliche Perspektive bleiben zahlreiche Kompetenzen aus Nordrhein-Westfalen ungenutzt und neue Forschungsfelder zur Weiterentwicklung der Technologien, zum Aufbau von Geschäftsmodellen der Elektromobilität oder der Infrastrukturplanung werden nicht bespielt. Damit ist auch eine adäquate Berücksichtigung der Elektromobilität bei einzelnen Initiativen (z. B. Regionale Innovationsstrategie für die Struktur fondsförderung 2014-2020) gefährdet.

Neben der Forschung und Entwicklung scheint einer stärkeren Markteinführung bisher seitens der Landesregierung kein besonderes Gewicht beigemessen zu werden. Die im Sachstandsbericht angestrebte Initiative zur Schaffung neuer Parkregelungen für Elektrofahrzeuge sowie die Kennzeichnung besonders schadstoffarmer Pkw ist erst am 29.11.2013 im Bundesrat unter der Federführung der Freien und Hansestadt Hamburg sowie des Landes Baden-Württemberg beschlossen worden. Eine strategische Weiterentwicklung der wirtschaftlichen und stadtplanerischen Rahmenbedingungen ist nicht erkennbar. Insbesondere steht weiter eine Handlungsanleitung für die Kommunen aus, ihr vielerorts vorhandenes Engagement zum Einsatz neuer Antriebe umzusetzen und die öffentliche Beschaffung z. B. zu reformieren. Es fehlt eine regionale Strategie zum Aufbau einer adäquaten Ladeinfrastruktur für Elektro-PKW wie für EBikes in privaten und (halb-) öffentlichen Räumen. Hier wird ungesteuert auf das Engagement der einzelnen Initiativen in Stadt und Land gesetzt, hierbei besteht die Gefahr, daß die Entwicklung an strukturschwachen Regionen, Städten oder Stadtteilen vorbeigeht. Bei der Beschaffungspraxis des Landes und seiner Verwaltungen sind ebenfalls keine Impulse zum Einsatz von Elektrofahrzeugen und den Aufbau entsprechender Ladeinfrastruktur in 2013 sichtbar geworden.

Die genannten Entwicklungen belegen, dass das Land von einer Gesamtstrategie für eine umweltfreundliche Mobilität mit Elektromobilität in ihrer ganzen Themenbreite vom eBike über den Elektro-PKW bis zum emissionsfreien Lieferwagen weit entfernt ist. Eine einheitliche Kommunikations- und Marketingstrategie mit klar benannten Zuständigkeiten und Ansprechpartnern ist nicht erkennbar. Dadurch entstehen Reibungsverluste und vorhandene Potentiale können nicht genutzt werden. Damit ist auch nicht klar, wie in Nordrhein-

Westfalen Nutzer für neue Technologien in der Mobilität und eine neue Mobilitätskultur geschaffen werden können. Das schadet der übergreifenden Zielsetzung, mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen die Treibhausgasemissionen hierzulande zu senken. Ohne eine nachvollziehbare Information und Beratung der Bürgerinnen und Bürger zu den Potentialen innovativer Mobilitätsangebote im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen wird die Akzeptanz des Themas auf der Strecke bleiben.

III. Der Landtag stellt fest:

1. Elektromobilität kommt im Rahmen einer nachhaltigen Energie- und Klimaschutzpolitik eine hohe Bedeutung zu. Der Landtag bekennt sich zum Wandel hin zu einer neuen Mobilitätskultur
2. Der Landtag begrüßt und unterstützt die Anstrengungen und Zielsetzungen der Bundesregierung, um Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen und neue Projekte zu initiieren. Die bisherigen Aktivitäten reichen nicht aus, um eine Führungsrolle bei der Elektromobilität in Europa zu übernehmen.
3. Dem Ziel, auf nutzerorientierte Anreize zu setzen, ist zuzustimmen. Der Aufbau tragfähiger flächendeckender Geschäftsmodelle in Stadt und Land ist für den Markthochlauf der Elektromobilität von großer Bedeutung.

IV. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

1. zeitnah darzustellen, wie sie die Gelder der neuen EFRE-Förderphase 2014 - 2020 nutzen will und welche technologischen, verkehrlichen und städtebaulichen Schwerpunkte sie setzen bzw. welche Projekte sie angehen will.
2. Instrumente zu entwickeln, um die Kommunen besser bei der Umsetzung der verschiedenen Formen der Elektromobilität zu unterstützen.
3. die Sichtbarkeit der Elektromobilität zu erhöhen und eine Kommunikations- und Marketingstrategie für eine umweltfreundliche Mobilität zu optimieren.
4. die Beschaffung von Elektrofahrzeugen in öffentlichen Fuhrparks des Landes deutlich zu erhöhen.

Armin Laschet
Lutz Lienenkämper
Josef Hovenjürgen
Thomas Kufen
Henning Rehbaum

und Fraktion