

Antrag

Fraktion der CDU

Hannover, den 24.03.2014

Alternative Antriebe fördern

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Für den umweltschonenden Betrieb von Kraftfahrzeugen wird es in der Zukunft immer wichtiger, alternative Antriebe zu fördern und deren Markteinführung zu unterstützen. Elektro-Pkw sind neben autogas- und erdgasbetriebenen Fahrzeugen und Hybrid-Pkw das Modell der Mobilität von morgen. Niedersachsen ist deshalb gefordert, den Automobilstandort perspektivisch und zukunftsweisend auszurichten.

Der Ausbau der Elektromobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur emissionsarmen und damit umweltschonenden individuellen Mobilität. Im Rahmen eines Beschaffungsprogramms, wie dies zuletzt von Henning Kagermann als Vorsitzendem der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) gefordert wurde, sollten wettbewerbsverzerrende Subventionen vermieden werden, die Nutzergruppen oder die Verkaufssituation des Automobilhandels benachteiligen. Durch eine Standardisierung der Tarife/Grundgebühren beim „Strom tanken“ und eine langfristige Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge ist eine höhere Akzeptanz möglich.

Die Akzeptanz der Elektromobilität korrespondiert stark mit der Reichweite der elektrobetriebenen Fahrzeuge, der Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur und der Dauer des Ladevorgangs. Eine höhere Energiedichte, die Reduzierung der Kälteempfindlichkeit und die Optimierung des Ladevorgangs sind vordringliche Aufgaben, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu erleichtern.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. sich gegenüber der Bundesregierung für eine Prüfung einzusetzen, in welchem Volumen und für welche Zielgruppen ein Beschaffungsprogramm für Elektrofahrzeuge definiert und umgesetzt werden kann.
2. bei allen Aktivitäten (z. B. in der Modellregion Elektromobilität Bremen-Oldenburg und beim Schaufenster Elektromobilität in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg) neben der rein produktbezogenen Präsentation für die gewerbliche und kommunale Elektromobilität auch die Angebote für Service und Wartung stärker in den Fokus zu rücken.
3. sich gegenüber der Bundesregierung für eine Prüfung einzusetzen, ob im Rahmen eines Beschaffungsprogramms auch einzelne Pilotmaßnahmen zur Weiterbildung von Mitarbeitern aus Kfz-Werkstätten in puncto Service und Wartung von Elektromobilität integriert werden können.
4. weiterhin die Landesinitiativen „Mobilität Niedersachsen“ und „Energiespeicher und -systeme“ zu unterstützen.
5. Initiativen zu forcieren, die die Entwicklung kleinerer und leistungsfähiger Batterien unterstützen, um so das Reichweitenproblem zu lösen sowie die Ladevorgänge zu vereinfachen und zeitlich zu verkürzen.
6. sich über die Bundesregierung für eine kurzfristige Standardisierung der Ladesysteme einzusetzen.
7. die Nutzung von Elektrofahrzeugen dadurch zu unterstützen, dass diese von Parkgebühren befreit werden können.

8. sich dafür einzusetzen, eine Standardisierung der Tarife/Grundgebühren beim „Strom tanken“ für Elektrofahrzeuge zu erreichen. In diesem Kontext ist zu prüfen, ob es bei gasbetriebenen Fahrzeugen zukünftig unterschiedliche „Tank-Einheiten“ wie Liter und Kilogramm geben muss.
9. sich bei der Bundesregierung für die aktuell geltende Steuerbefreiung für gasbetriebene Autos auch über das Jahr 2018 hinaus einzusetzen, wie dies im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD vereinbart wurde.
10. sich für die Prüfung einer Sonderregelung bei Elektrofahrzeugen bei der Führerscheinklasse einzusetzen.

Begründung

Elektromobilität hat sich seit Vorstellung des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität der Bundesregierung zu einem zentralen Zukunftsthema entwickelt. Vier sogenannte Schaufenster-Projekte, z. B. in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, zeigen, was Elektro-Fahrzeuge heute schon zu bieten haben und wie man sich die Elektromobilität der Zukunft vorstellen darf. Niedersachsen ist beim Thema Elektromobilität Vorreiter: Bereits im Jahr 2009 wurde der Standort Bremen/Oldenburg unter 130 Bewerbern zusammen mit sieben weiteren Modellregionen von der Bundesregierung für den Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität ausgewählt.

Mit dem Verkaufsstart des E-Golf-Modells von VW wird z. B. die Angebotspalette von Elektro-Pkw in Deutschland entscheidend ausgebaut, was das Interesse an der Elektromobilität beleben wird. Es ist bisher aufgrund der deutlich höheren Preise von Elektro-Pkw eine der größten Herausforderungen, Elektrofahrzeuge in einer akzeptablen Kosten-Nutzen-Relation anzubieten. Die öffentliche Hand hat dabei eine Vorbild-Funktion zu erfüllen. Über den Tellerrand der kommunalen Fuhrparks hinaus zu blicken heißt u. a. auch, die sogenannten Small Fleets stärker in den Fokus zu stellen. In diesem Geschäftsbereich sind weder Automobilindustrie noch Kfz-Gewerbe in nennenswerten Volumina aufgestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch den Wegfall von wichtigen Wartungs- und Produktleistungen im Service signifikante Umsatzausfälle und damit Gefahren für den Arbeitsmarkt entstehen können.

Bei der Diskussion über neue Marktchancen und die Schaffung innovativer Arbeitsplätze sind erfolgreiche Zwischenbilanzen, wie jüngst der SchaufensterBlick in der Modellregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, wichtig. Sie verkennen dennoch in der optimistischen Präsentation, dass es noch eine Vielzahl von Aufgaben in Bund und Ländern zu erledigen gibt. Dabei ist auch zu gewährleisten, dass mittelständische Strukturen im Service dieser Fahrzeuge gestärkt werden. Das Kfz-Handwerk hat mit der Weiterbildung „Arbeiten an Hochvoltanlagen“ und dem neuen Berufsbild des Kfz-Mechatronikers die Weichen für den Service an Elektro- und Hybrid-Fahrzeugen gestellt.

Die großen Ziele der Elektromobilität in Deutschland mit einer Million Pkw im Jahr 2020 können nur dann weiterhin als realistisch betrachtet werden, wenn es in 2014 und 2015 gelingt, die richtigen Impulse zu setzen. Niedersachsen ist mit rund 1 100 Zulassungen von neuen Pkw mit Elektroantrieb im vergangenen Jahr deutschlandweit führend gewesen. Neueste Zulassungszahlen belegen, dass sich diese Entwicklung im Jahr 2014 fortsetzt. Das für 2020 hochgerechnete Volumen von etwa 110 000 Fahrzeugen bleibt indes eine große Aufgabe.

Neben den kommunalen Fuhrparks müssen daher auch die „kleinen Flotten“, die mehrheitlich beispielsweise von mittelständischen Handwerksunternehmen genutzt werden, bei Beschaffungsprogrammen berücksichtigt werden. Daher sind vielfältige Maßnahmen für die Produkte und die Dienstleistungen rund um die Elektromobilität unverzichtbar. Die hohen Batteriegewichte führen bei kleinen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht zu Problemen bei der erforderlichen Führerscheinklasse. Über einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t ist der Führerschein der Klasse B nicht mehr ausreichend, sondern Klasse 1 C erforderlich.

Björn Thümler
Fraktionsvorsitzender