

Räade
Kiel, 26.09.2018

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Keine Verschiebung der Abgase von der Straße auf die Schloten der Kohlekraftwerke

*Flemming Meyer zu TOP 33 - Strategie der Landesregierung zur
Elektromobilität*

„Eine effektive Strategie zur Elektromobilität ist auf eine praxistaugliche Nutzung der alternativen Energiegewinnung für die Elektromobilität angewiesen.“

„Es gilt, die Vorteile der Elektromobilität im Alltag sichtbar und erfahrbar zu machen“, schreibt der Minister. Aha. Sind die Vorteile gar nicht bekannt? Die Verbraucherinnen und Verbraucher sind also nach Meinung der Landesregierung unter-informiert, was Elektromobilität angeht. Kann ich schlussfolgern, dass sich mehr Menschen ein Elektromobil kaufen würden, wenn sie bloß wüssten, wie komfortabel und umweltschonend ein Elektroauto ist? Ist Elektromobilität etwa das größte Geheimnis Deutschlands?

Mitnichten.

Solange konventionelle Fahrzeuge billiger sind und die Elektrofahrzeuge in

Sachen Wintertauglichkeit und Reichweite in den Schatten stellen, wird es nicht zu einem Umstieg in die Elektromobilität kommen. Die neuesten Zahlen des KBA belegen das. Von den 317 .00 PKW, die im Juli neu zugelassen wurden, werden nur 2.500 elektrisch betrieben; das sind weniger als 1 Prozent. Die Landesregierung räumt ja auch in ihrer Strategie ein, dass „batterieelektrische Antriebe nicht für jedes Anforderungsprofil eine befriedigenden Alternative“ (S. 8) darstellen. Darum sind die meisten Dienstwagen eben auch immer noch Dieselfahrzeuge – das gilt auch für die Landesregierung. Die in der Strategie geforderte Vorreiterfunktion der öffentlichen Hand (S. 11) lässt also noch auf sich warten. Die 20%-Quote von Elektroautos im Dienstwagenpark der Landesregierung steht zwar im Koalitionsvertrag; welcher Wert derzeit tatsächlich erreicht wird, ist der Strategie allerdings nicht zu entnehmen.

Der Fahrradmarkt zeigt, dass Elektromobilität sich gut verkaufen lässt, auch ohne Förderprogramme und Abwrackprämien. Allein 2017 sind nach Angaben des Zweirad-Industrieverbandes rund 720.000 Elektrofahrräder verkauft worden. Das waren 19 Prozent mehr als 2016. Der Export von Elektrofahrrädern ist sogar um 25 gestiegen – von einem Jahr zum anderen! Das sind Zahlen, wo denen man in der Autobranche nur träumen kann. Erwachsene, die sich ein neues Fahrrad kaufen, kaufen gleich ein E-Bike. Die Folge: die Preise sind gesunken und die Technik der Akkus wurde laufend verbessert. Da wollen wir doch hin!

Auch in Sachen Schiene zeichnet sich der Umstieg ab. Dass Schleswig-Holstein jahrzehntelang Entwicklungsland in Sachen Elektrifizierung war, wird endlich zu einem Vorteil. Anstatt in teure und anfällige Oberleitungen investieren zu müssen, bieten Wasserstoff-Lokomotiven eine günstige Alternative zu den dieselbetriebenen Lokomotiven. In Bremervörde sind seit November zwei Wasserstoff-Loks im täglichen Einsatz. Die Firma Linde zeigt im Praxistext, dass diese neue Technik Zukunft hat. Die Marschenbahn wäre ein ideales Einsatzgebiet. Darum sind Bestrebungen beim Kauf neuer Triebwagen vor allem auf wasserstoffbetriebene Lokomotiven zu setzen, völlig richtig.

Bei Stichwort Wasserstoff möchte ich darauf hinweisen, dass Elektroautos nur solange eine umweltfreundliche Alternative sind, solange sie umweltschonend produzierten Strom tanken. Wenn sie den Strom aber aus Dreckschleudern wie Kohlekraftwerken oder sogar aus Atomkraftwerken nutzen, sind sie in Sachen Umweltbilanz überhaupt kein Gewinn.

Im Land der Windenergieanlagen ist es absolut unverständlich, dass diese nicht stärker in die Versorgung von Elektromobilität integriert werden bzw.

das Test- und Forschungsstadium noch nicht verlassen haben. Eine effektive Strategie zur Elektromobilität ist auf eine praxistaugliche Nutzung der alternativen Energiegewinnung für die Elektromobilität angewiesen. Ansonsten wird die CO₂ Bilanz nicht verbessert, sondern das Problem nur von der Straße auf die Schloten bzw. in die Zwischenlager verschoben.