

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Daniel Peters, Fraktion der CDU

Entwicklung der e-Mobilität

und

ANTWORT

der Landesregierung

Im Zuge der jüngsten geopolitischen Entwicklung hat die Landesregierung im Rahmen der aktuellen Stunde die bezahlbare Mobilität in den Fokus der vergangenen Landtagssitzung gerückt.

Zutreffend wurde erkannt, dass es bei den Bürgerinnen und Bürgern, bis auf die Frage über den wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb der Klima- und Umweltstiftung MV, keine wichtigeren Fragen als die nach bezahlbarer Mobilität, bezahlbarer Energie, sicherer Versorgung sowie kurzfristiger Unterstützung und langfristigen Perspektiven gibt.

Das Europäische Parlament stimmte am 8. Juni 2022 in Straßburg dafür, dass Hersteller ab Mitte des nächsten Jahrzehnts nur noch Autos und Transporter ohne CO₂-Ausstoß auf den Markt bringen dürfen, also Fahrzeuge, die keine klimaschädlichen Treibhausgase ausstoßen. Sollten die EU-Mitgliedsstaaten diesem Vorhaben zustimmen, bedeutet dies das Ende für den Verbrennungsmotor. Damit wird unser Land vor die Herausforderung gestellt, trotz Lieferengpässen und wachsender Nachfrage im In- und Ausland, die klimaneutrale Mobilität unserer Bürgerinnen und Bürger nachhaltig, zuverlässig und bezahlbar zu gewährleisten.

1. Wie hoch ist der aktuelle Anteil an elektrisch angetriebenen Pkw in Mecklenburg-Vorpommern?
 - a) Ist der Anstieg der Neuzulassungen von elektrisch angetriebenen Pkw mit Anstieg der Energiepreise eingebrochen?
 - b) Wenn ja, mit welchen Maßnahmen soll diesem Trend entgegen gewirkt werden?

Bezogen auf die beim Kraftfahrtbundesamt aktuell verfügbaren Daten zum Stand 1. Januar 2022 ergibt sich in Mecklenburg-Vorpommern ein Bestand von insgesamt 881 398 Pkw. Davon sind 10 297 Elektrofahrzeuge und ergeben damit einen Anteil von 1,16 Prozent.

Zu a)

Mit Blick auf die gemäß der Antwort zu Frage 1 verfügbaren Daten: Nein.
Die Neuzulassung von Elektrofahrzeugen in Mecklenburg-Vorpommern ist nicht eingebrochen. So erreichte zum Beispiel im Dezember 2021 der Anteil von reinen batterieelektrischen Fahrzeugen an der Neuzulassung mit 20,4 Prozent einen Höchststand.

Zu b)

Entfällt.

2. Welche Anzahl an E-Autos erachtet die Landesregierung als zielführend für das Erreichen der Klimaneutralität?
 - a) Wie viel Prozent des Ladestroms für E-Autos stammen aus erneuerbaren Energiequellen?
 - b) Wie soll die Attraktivität von elektrisch angetriebenen Pkw in ländlichen Regionen gesteigert werden?

Um das Ziel der Klimaneutralität für Mecklenburg-Vorpommern zu erreichen, ist maßgeblich, dass die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor weitestgehend reduziert werden. Dies kann durch eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen – wie durch die Nutzung von Fahrrad und ÖPNV, Verkehrsvermeidung zum Beispiel durch Homeoffice, Videokonferenzen und so weiter sowie durch die Umstellung von Fahrzeugen auf alternative Antriebe und gegebenenfalls Kraftstoffe – erreicht werden. Insofern gibt es seitens der Landesregierung keine Zielvorgaben für Elektrofahrzeuge.

Zu a)

Hierzu liegt der Landesregierung entsprechendes Datenmaterial nicht vor.

Zu b)

Durch Informations- und Beratungsangebote sollen die Vorteile der Elektromobilität, die Erfordernisse hinsichtlich Ladeinfrastruktur, die Fördermöglichkeiten und die steuerlichen Vergünstigungen sowohl Unternehmen, Bürgerinnen und Bürgern sowie Kommunen nahegebracht werden. Aktuell erfolgt dies im Auftrag der Landesregierung durch die Landesenergie- und Klimaschutzagentur Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen der Kampagne MVEffizient (www.mv-effizient.de) und gefördert durch die EFRE-kofinanzierte Klimaschutzförderung durch das Kompetenzzentrum für alternative Antriebe Mecklenburg-Vorpommern (www.emevo.de).

3. Wie schreitet der Ausbau der privaten und öffentlichen Ladeinfrastruktur voran?
 - a) Wie viele private und öffentliche Lade-/Schnellladestationen sind bislang in Mecklenburg-Vorpommern vorhanden?
 - b) Wie viele dieser Stationen waren in den letzten zwölf Monaten beziehungsweise sind derzeit defekt?

Der Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern schreitet zunehmend voran. Diesbezüglich wird auf die Antwort zu Frage a) verwiesen.

Zur privaten Ladeinfrastruktur liegt der Landesregierung entsprechendes Datenmaterial nicht vor.

Zu a)

Aktuell stehen hierzulande an 60 verschiedenen Standorten insgesamt 123 Schnellladepunkte sowie an 328 Ladeorten insgesamt 675 Ladepunkte zur Verfügung.

Zu b)

Hierzu liegt der Landesregierung entsprechendes Datenmaterial nicht vor.

4. Wie viele Anträge auf Anschluss einer privaten Wallbox wurden in den letzten zwölf Monaten durch die Netzbetreiber aufgrund fehlender Netzkapazitäten abgelehnt?
 - a) Wie soll der Ausbau der Ladeinfrastruktur im Zuge der steigenden Elektromobilität gewährleistet werden?
 - b) Ist eine Förderung ähnlich der bereits erschöpften KfW-Förderlinie 440 durch die Landesregierung vorgesehen?

Hierzu liegt der Landesregierung entsprechendes Datenmaterial nicht vor. Der Landesregierung sind grundsätzlich keine Versagungen der Zustimmung gemäß § 19 Absatz 2 der Niederspannungsanschlussverordnung bekannt.

Zu a)

Mit dem 2019 veröffentlichten Konzept für Mecklenburg-Vorpommern „Bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität und Wasserstoff“ (Ladeinfrastrukturkonzept MV) hat die Landesregierung anhand von Szenarien die Bedarfe an Ladepunkten und Energie bis 2030 ermittelt sowie Suchräume für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur ausgewiesen. Dies soll als Grundlage für die Energieversorger und Netzbetreiber sowie potenzielle Errichter und Betreiber von Ladepunkten dienen. Mit dem Konzept wurden zudem konkrete Leitfäden für die Errichtung und den Betrieb entsprechender Infrastruktur erstellt. Hinsichtlich der finanziellen Unterstützung des Ladeinfrastrukturaufbaus gibt es seitens des Bundes zudem Fördermöglichkeiten für den Aufbau von öffentlichen Lademöglichkeiten sowie interner Ladestationen in Unternehmen und Kommunen.

Zu b)

Derzeit ist eine entsprechende Förderung nicht vorgesehen.

5. Begrenzt der Netzausbau in Mecklenburg-Vorpommern, insbesondere im ländlichen Raum, einen Anstieg der elektrischen Mobilität?
 - a) Wie viele Lade-/Schnellladesäulen können mit der vorhandenen Netzstruktur zeitgleich unter Volllast betrieben werden?
 - b) Von welcher Spitzenbelastung durch das Laden an privaten und öffentlichen Ladesäulen, wird bei Erreichen der vorgesehenen Elektromobilität in den Jahren 2025 und 2030 ausgegangen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Zu a)

Hierzu liegt der Landesregierung entsprechendes Datenmaterial nicht vor.

Zu b)

Mit dem Ladeinfrastrukturkonzept Mecklenburg-Vorpommern wurden Ladestrombedarfe für die Jahre 2026 mit 6,5 GWh und 2030 mit 638 GWh prognostiziert.

6. Wie beabsichtigt die Landesregierung, den Kostenschwankungen (bis zu 79 Cent je Kilowattstunde) an Ladesäulen entgegenzuwirken?
 - a) Ist für eine Steigerung der Attraktivität der Elektromobilität eine Reglementierung der Kosten an den Ladestationen vorzunehmen?
 - b) Stellt die Kundenbindung durch Ladekarten, App, Abo oder Strom-Flatrate unlautere Wettbewerbshandlungen dar, die geeignet sind, den Wettbewerb zum Nachteil der Mitbewerber nicht nur unerheblich zu beeinträchtigen?

Die Preisgestaltung an den Ladesäulen obliegt den Betreibern. Je nach Leistungsfähigkeit und damit Ladezeiten werden vor dem Hintergrund der insbesondere bei Schnellladeinfrastruktur hohen Investitionskosten auch höhere Preise je Kilowattstunde in Rechnung gestellt. Grundsätzlich beabsichtigt die Landesregierung nicht, in dieses Marktgeschehen einzugreifen.

Zu a)

Im Rahmen des seitens des Bundes ausgeschriebenen Deutschlandnetzes für Schnellladeinfrastruktur hat der Bund eine Preisobergrenze in Höhe von 44 Cent pro kWh vorgesehen. Aktuell sind darüber hinaus keine Bestrebungen bekannt.

Zu b)

Nein. Gemäß § 4 der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich-zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Ladesäulenverordnung) ist durch den jeweiligen Betreiber auch das punktuelle Laden ohne Vertrag zu ermöglichen.

7. Wie viele Ladesäulen in Mecklenburg-Vorpommern akzeptieren gängige Debit- und Kreditkarten?
- a) Auf wie viele unterschiedliche Bezahlssysteme müssen Nutzer in Mecklenburg-Vorpommern beim „Ad-hoc Laden“ vorbereitet sein?
 - b) Ist es vorgesehen, den Betreibern einen Anreiz für die Umrüstung der bestehenden Ladesäulen auf ein einheitliches Bezahlssystem zu schaffen?

Die Fragen 7 und a) werden zusammenhängend beantwortet.
Der Landesregierung liegt entsprechendes Datenmaterial nicht vor.

Zu b)

Mit der Änderung der Ladesäulenverordnung vom 10. November 2021 sind die Betreiber rechtlich verpflichtet, den bargeldlosen Zahlungsverkehr und Zahlungsvorgang mindestens mittels eines gängigen Debit- und Kreditkartensystem ab dem 1. Juli 2023 an allen neuen Ladesäulen anzubieten. Es ist nicht bekannt, ob insbesondere seitens des Bundes Anreize für die Umrüstung der bereits bestehenden Ladepunkte geschaffen werden sollen.

8. Ist die verpflichtende Einrichtung einheitlicher Ladesysteme an bestehenden Ladesäulen vorgesehen?
- a) Wie viele Ladesäulen in Mecklenburg-Vorpommern können aufgrund abweichender Stecker-Typen nicht von jedem Elektroauto genutzt werden?
 - b) Besteht eine Verpflichtung der Betreiber von Ladesäulen und der Hersteller von Elektrofahrzeugen, die derzeit gebräuchlichen Stecker-Typen bis zu einem festgelegten Zeitpunkt zu verwenden und zu unterstützen?

Mit der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 gibt es bereits seit dem 17. Juni 2016 eine Verpflichtung zu einheitlichen Ladesystemen (Typ 2 beziehungsweise Combo-2). Dieser Standard gilt europaweit. Für die im Vorfeld errichtete Ladeinfrastruktur besteht Bestandschutz.

Zu a)

Die seitens der Landesregierung erfassten Ladepunkte beziehen sich auf die zur Ladesäulenverordnung konformen Ladesäulen. Eine davon abweichende Variante ist der japanische Standard ChaDeMo. Elektroautos mit ChaDeMo sind in Europa selten. Öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten dafür werden derzeit an 29 Ladeorten mit 36 Ladepunkten in Mecklenburg-Vorpommern als zusätzliche Option mit angeboten.

Zu b)

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

9. Wie soll der im Zuge der zunehmenden Elektromobilität ansteigende Bedarf an Werkstätten gewährleistet werden?
- a) Sind Förderungen für freie Werkstätten geplant, um die notwendigen Anschaffungen für die Reparatur von Elektroautos zu realisieren?
 - b) Welche Hochvolt-Schulungsmaßnahmen werden in unserem Bundesland angeboten und gefördert?

Aus Sicht der Landesregierung besteht kein zusätzlicher Bedarf an Werkstätten in Zusammenhang mit einer zunehmenden Elektromobilität. Der Wartungsaufwand im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen ist als geringer einzuschätzen. Vielmehr besteht Bedarf, die Werkstätten entsprechend auszustatten und das Personal fortzubilden.

Zu a)

Nein. Für derartige Anschaffungen stehen den Werkstätten grundsätzlich die bestehenden branchenoffenen Förderprogramme zur Verfügung, wie zum Beispiel das Programm der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. Weiterhin ist das Bürgschaftsprogramm der Bürgschaftsbank Mecklenburg-Vorpommern GmbH zu nennen.

Zu b)

Durch verschiedene Anbieter werden entsprechende Schulungen angeboten. So bieten beispielsweise die Handwerkskammern in Mecklenburg-Vorpommern und der TÜV Nord am Technischen Schulungszentrum Bandelin aktuell folgende Qualifikationsmöglichkeiten gemäß DGUV Information 209-093 (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung) an:

- Hochvolt Stufe 1S: Fachkundig unterwiesene Person (FuP) – DGUV 209-093
- Hochvolt Stufe 2S: Fachkundige Person (FHV) – DGUV 209-093
- Hochvolt Stufe 3S: Fachkundige Person für Arbeiten unter Spannung – DGUV 209-093
- Hochvolt Stufe S: Sensibilisierte Person – DGUV 209-093

Die vorgenannten Schulungen sind aktuell im Rahmen des Aufstiegs-BaföG bei Meisterkursen förderfähig.

Darüber hinaus ist das Thema auch in der Ausbildung für KfZ-Mechatronikerinnen und KfZ-Mechatroniker integriert.

10. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Landesregierung zur Förderung der elektrischen Mobilisierung des Güterverkehrs vorzunehmen?
- a) Wo und in welcher Zahl sind Ladestationen für Elektro-Lkw geplant oder bereits umgesetzt?
 - b) Durch welche Förderungen sollen Fuhrunternehmen die Nachteile gegenüber Diesel-Lkw kompensieren können?

Seit circa einem Jahr steht die Landesregierung im Rahmen eines Arbeitskreises „Wasserstoff im Straßengüterverkehr in MV“ im engen Austausch mit aus Mecklenburg-Vorpommern stammenden beziehungsweise in Mecklenburg-Vorpommern agierenden Logistikunternehmen. Dieser Arbeitskreis wird auch unter Berücksichtigung batterieelektrischer Nutzfahrzeuge weitergeführt.

Zu a)

Der Landesregierung sind keine öffentlichen Lademöglichkeiten speziell für batterieelektrische LKW bekannt. Zu den Planungen liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Grundsätzlich sind die Ladetechnologien in diesem Segment noch in der Entwicklung. Erst Mitte Juni wurde auf der Elektromobilitätskonferenz (EVS 35) in Oslo das Megawattchargingsystem (MCS) erstmals demonstriert. Eine kommerzielle Nutzung wurde für das Jahr 2024 in Aussicht gestellt.

Zu b)

Um die Fuhrunternehmen bei der Umstellung beziehungsweise der Umrüstung ihrer Flotten auf alternative Antriebe und Kraftstoffe finanziell zu unterstützen, hat der Bund das Förderprogramm „Klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ ins Leben gerufen (www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de). Die Förderrichtlinie gilt noch bis zum 31. Dezember 2024. Der aktuelle Förderaufruf ist bis zum 10. August 2022 offen. Im Rahmen dessen ist die Förderung sowohl von Beschaffung beziehungsweise Umrüstung von Fahrzeugen als auch die Förderung der erforderlichen Tank- und Ladeinfrastruktur möglich.