

Rede  
Nr. 212/2023  
Kiel, 11.10.2023

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](mailto:info@ssw.de)

## Zum Elektroauto gehört auch die Ladeinfrastruktur

*„Wir benötigen ein Leitungsnetz, das den Anforderungen gewachsen ist. Und das nicht nur in den größeren Städten, sondern auch im ländlichen Raum. Da liegt auch eine politische Aufgabe drin: wir müssen den Ausbau der Infrastruktur ermöglichen. Durch beschleunigte Planungsverfahren, aber auch durch langfristige Planungsmöglichkeiten.“*

Lars Harms zu TOP 9 - Umstellung der Fahrzeugflotte der Landesverwaltung (Drs. 20/1375)

Als ich den Antrag der regierungstragenden Fraktionen zur Umstellung der Fahrzeugflotte las, dachte ich: gute Sache, das sollten wir so machen! Dann überlegte ich: was ist daran eigentlich neu? Das steht genau so doch schon in dem von Ihnen zitierten Paragraphen des Schleswig-Holsteinischen Energiewendegesetzes. Dann las ich nochmal und fiel über das Wort „technologieoffen“.

Nun steht ja im Gesetz erstmal nur, dass die Fahrzeuge emissionsfrei sein sollen, da steht nichts von elektrisch. Und das ist ja im Grundsatz schon technologieoffen. Wofür genau benötigen wir dann Ihren Antrag? Das erschließt sich mir tatsächlich nicht. Aber wir können uns natürlich einmal im Jahr zum aktuellen Stand berichten lassen, das schadet ja nicht.

Zur Technologieoffenheit möchte ich nochmal bemerken, dass es für PKW meines Erachtens keine sinnvolle Alternative zur Elektromobilität gibt. Da kann sauberer Grünstrom rein und dann kommt da in der Bilanz auch keine Emission mehr raus. Und an Strom mangelt es uns in Schleswig-

Holstein nicht, den können wir also sinnvoll in Fahrzeugen speichern. Grünen Wasserstoff werden wir bis 2030 kaum in ausreichender Menge zur Verfügung haben, den sollten wir dann doch lieber der energieintensiven Industrie überlassen, statt ihn mit einem Wirkungsgrad von knapp 30% in einem Brennstoffzellen-Auto zu verbrennen.

Und E-Fuels, da sagen sogar die Fachleute, dass das nie marktreif werden wird, weil das einfach nicht wirtschaftlich darstellbar ist. Auch da sollen wir also keine Ressourcen für einsetzen.

Wenn wir nun auf das sinnvollste, also den batterieelektrischen Antrieb setzen, dann haben wir natürlich eine Herausforderung im Bereich der Ladeinfrastruktur. Aktuell gibt es nach Auskunft des Landes nur an einem Ministerium einen Schnelllader, alle anderen Ladepunkte sind eher für die Geduldigen.

Aktuell sind von 310 Landesliegenschaften nur 64 mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Das ist also eine Mammutaufgabe, die es zu stemmen gilt. Es ist aber auch aktuell schon so, dass Ladepunkte installiert werden, wenn in einer Dienststelle ein Elektroauto angeschafft wird, da ist man bei der GMSH ja auch nicht von gestern.

Davon ab, dass auch nicht überall die technischen Voraussetzungen gegeben sind. Zwar ist es bei Weitem nicht überall so schlimm wie in Arnis, wo das Licht ausgeht, wenn man einen DC-Lader aufstellt, aber weit davon entfernt sind wir längst nicht überall.

Und das ist sicher eine der großen Infrastruktur-Aufgaben unserer Zeit. Nicht nur für die Mobilität, sondern auch für andere stromintensive Anwendungen wie Wärmepumpen. Wir benötigen ein Leitungsnetz, das den Anforderungen gewachsen ist. Und das nicht nur in den größeren Städten, sondern auch im ländlichen Raum. Da liegt auch eine politische Aufgabe drin: wir müssen den Ausbau der Infrastruktur ermöglichen. Durch beschleunigte Planungsverfahren, aber auch durch langfristige Planungsmöglichkeiten. Es macht doch keinen Sinn, dass die Netzbetreiber nicht auf Vorrat ausbauen dürfen, sondern nur das, was aktuell gebraucht wird. Wenn dann die Planung abgeschlossen und die Leitung gebaut ist, kann man sicher sein, dass sie schon wieder unterdimensioniert ist. Hier müssen wir zeitgemäße Regelungen finden, um den für die Klimawende notwendigen Ausbau der Stromtrassen – vor allem auf der Mittelspannungsebene – zu ermöglichen. Und dann muss intelligente Technik überall dort eingesetzt werden, wo es möglich ist.

So dass die Netzbetreiber Ladesäulen vorübergehend abschalten können, wenn alle gleichzeitig die Wärmepumpe anwerfen, aber im Idealfall auch so, dass die Batterien der Autos als Zwischenspeicher genutzt werden und der Strom dann bei Bedarf wieder zur Netzstabilisierung angezapft werden kann. Und wenn wir dann auch noch lokal denken, also etwa Dach-PV auf Häusern dafür nutzen, die auf dem Parkplatz stehende Ladesäule mit Strom zu versorgen, dann kommen wir einer klugen Energiewende immer näher. Und dass daran auch der Landes-Fuhrpark seinen Anteil haben soll, versteht sich

von selbst!