



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur

Klima- und Umweltschutz im Mobilitätssektor im neuen EWKG

Vorbemerkung des Fragestellers:

Durch die am 30. Januar 2025 beschlossenen Änderungen des EWKG gibt es in dem Gesetz den neuen Abschnitt "Klima- und Umweltschutz im Mobilitätssektor".

Vorbemerkung der Landesregierung:

Das Änderungsgesetz zum EWKG (EWKG-E) hat u.a. zum Ziel, den Beitrag Schleswig-Holsteins zur Netto-Treibhausgasneutralität in Deutschland bereits im Jahr 2040 zu erreichen. Grundlage für diese Zielsetzung sind die nationalen Klimaschutzziele in Verbindung mit dem Koalitionsvertrag sowie das Klimaschutzprogramm 2030 der Landesregierung (KSP2030).

1. Wie genau definiert die Landesregierung "nachhaltige und emissionsarme Mobilität" (§ 28 EWKG)?

„Nachhaltige und emissionsarme Mobilität“ umfasst Mobilitätslösungen, die darauf abzielen, die Klimaschutzziele des Energiewendegesetzes (EWKG) für den Verkehrssektor zu erreichen.

2. In § 28 EWKG werden zur Zielerreichung vier Maßnahmen aufgelistet. Welche konkreten Ziele sollen jeweils erreicht werden, welche Zwischenziele werden für wann angestrebt und durch welche Kennziffern o.ä. wird die Zielerreichung jeweils konkret gemessen?

Die Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele sind im KSP 2030 und den dazugehörigen Maßnahmenfahrplänen näher erläutert. Das KSP 2030 wiederum bezieht sich unter anderem auf den Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) und die Radstrategie, die die geplanten Maßnahmen konkretisieren und näher beschreiben.

Ein zentrales Ziel der „Radstrategie Schleswig-Holstein 2030“ ist beispielsweise die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr (Kennziffer: Modal-Split-Anteil): Bis 2030 soll der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege auf 30% steigen. Ein Zwischenziel für 2025 ist, den Radverkehrsanteil auf mindestens 22% zu steigern.

Für den Schienenpersonennahverkehr hat sich das Land Schleswig-Holstein zum Ziel gesetzt, bis 2030 alle Verkehre klimaneutral zu erbringen. Dies soll zum einen durch den Ausbau des elektrifizierten Schienennetzes und zum anderen durch den Umstieg auf batteriebetriebene Triebwagen auf Strecken ohne Oberleitung erfolgen. Bei den Verkehren, bei denen eine Umstellung bis zum Jahr 2030 nicht realisiert werden kann, soll der Einsatz von alternativen Kraftstoffen als Ersatz für fossilen Diesel geprüft werden (vgl. hierzu auch Antwort zu Frage 4). Mit der Landesstrategie Elektromobilität hat sich die Landesregierung bereits 2014 dazu entschieden, die Weiterentwicklung der Elektromobilität im Lande als umweltfreundliches und nachhaltiges Mobilitätskonzept der Zukunft zu unterstützen und leistet damit einen Beitrag zu mehr Energieeffizienz und Emissionsreduzierung im Verkehrssektor.

3. Laut § 29 EWKG soll der Anteil treibhausgasneutraler Verkehrsmittel auch durch die Förderung von Ladeinfrastrukturen und Betankungsmöglichkeiten mit treibhausgasneutralen Kraftstoffen erhöht werden.
 - a. Welche konkreten Ziele sollen jeweils erreicht werden, welche Zwischenziele werden für wann angestrebt und durch welche Kennziffern o.ä. wird die Zielerreichung jeweils konkret gemessen?

Die Transformation des Verkehrssektors ist eine gesellschaftliche Gesamtaufgabe und stark abhängig von Rahmenbedingungen auf bundes- und EU-Ebene. Die Landesregierung unterstützt die Transformation durch die im KSP 2030 beschriebenen Maßnahmen. Die Umsetzung hat bereits dazu geführt, dass Schleswig-Holstein seit Jahren bei den Neuzulassungen von e-Fahrzeugen im Bundesvergleich auf den Top-Plätzen zu finden ist. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist soweit fortgeschritten, dass die gesetzten Vorgaben der EU durch die AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) aktuell um rund das Doppelte erfüllt werden. Die aktuell laufende Förderung von Ladeinfrastruktur wird den Ausbau weiter voranbringen.

Auch im Bereich grünen Wasserstoff stellt die Landesregierung Förderinstrumente zur Verfügung.

- b. Das Wort "auch" impliziert, dass es weitere Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils treibhausgasneutraler Verkehrsmittel geben soll. Welche konkreten weiteren Maßnahmen werden angestrebt und welche konkreten Ziele sollen dabei wann erreicht werden?

Mit § 29 soll die Bedeutung der Lade- und Betankungsinfrastruktur hervorgehoben werden. Die Vermeidung von Verkehren und die Verlagerung von Verkehren auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind aus Klima- und Umweltschutz-Sicht vorrangig. Dennoch wird ein Großteil der Verkehre auch zukünftig durch PKW und LKW erfolgen. Das „auch“ bekräftigt die Bedeutung der Antriebswende in Ergänzung zu den anderen Maßnahmen wie zum Beispiel im Schienenverkehr. Diese Maßnahmen sind im KSP beschrieben. Insbesondere wird hierzu auch auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Zu den Einsatzmöglichkeiten von grünem Wasserstoff im Verkehr wird auf die Wasserstoffstrategie.SH und die vorgenannten Förderinstrumente verwiesen.

4. Laut § 30 EWKG soll der Betrieb aller Schienenpersonennahverkehre in Schleswig-Holstein bis 2030 treibhausgasneutral erbracht werden. Welche Schienenpersonennahverkehre werden bisher nicht treibhausgasneutral erbracht und wie werden diese jeweils bis 2030 treibhausgasneutral erbracht? Bitte jede Maßnahme unter Angabe der Zeitpläne, notwendigen (Infrastruktur-) Maßnahmen und erwartbaren Kosten ausführlich darstellen.

In den Verkehrsverträgen, für die das Land Schleswig-Holstein federführend ist, werden derzeit im regelmäßigen Schienenpersonennahverkehr folgende Dieselfahrzeuge eingesetzt:

Netz	Fahrzeugtyp	Linie
E-Netz Ost	Alstom Coradia Lint 41 (Dieseltriebwagen)	RB 85 - Lübeck - Neustadt
Netz West	Bombardier Lok BR 245/246 (Diesellok)	RE 6 – Hamburg – Westerland
	Baureihe 218 (Diesellok; Einsatz nur in Einzelfällen)	
	Alstom Coradia Lint 54 (Dieseltriebwagen)	RB 62 (Itzehoe - Heide)
NEG Niebüll – Dagebüll Mole	BR 628/629 (Dieseltriebwagen)	RB 65 (Niebüll – Dagebüll Mole)
	BR 5047 (Dieseltriebwagen; Einsatz nur in Einzelfällen)	
Netz Süd	Alstom Coradia Lint 41/54 (Dieseltriebwagen)	A1 (Ulzburg Süd – Hamburg Eidelstedt)
	Alstom Coradia Lint 41 (Dieseltriebwagen)	A2 (Neumünster – Norderstedt)
	VTA (Dieseltriebwagen)	A3 (Elmshorn – Ulzburg Süd)

Im E-Netz Ost sollen bereits vor dem Jahr 2030 keine dieselbetriebenen Fahrzeuge mehr eingesetzt werden. Dies steht unter der Bedingung der rechtzeitigen Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung. Diese Maßnahme erfolgt im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), so dass der Bund für die Erläuterung der Kosten der Streckenelektrifizierung zuständig ist. Für die Verkehre zwischen Lübeck und Neustadt (RB 85), für welche derzeit die oben genannten Dieseltriebwagen eingesetzt werden, sollen nach Streckenelektrifizierung die im Rahmen des E-Netz Ost beschafften Elektrotriebzüge des Typ KISS von Stadler zum Einsatz kommen. Diese Kosten sind dem vertraulichen Umdruck 19/2235 (Vergabeempfehlung E-Netz-Ost) zu entnehmen. Für die zukünftigen Verkehrsleistungen zwischen Lübeck und Fehmarn bzw. gegebenenfalls weiter nach Dänemark auf der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung sind noch keine Fahrzeuge beschafft worden, eine Vergabekonzeption wird derzeit erarbeitet.

Im Netz West (Marschbahn) sowie auf der Strecke Niebüll – Dagebüll Mole ist eine Elektrifizierung der Eisenbahninfrastruktur beabsichtigt. Die Planungen für eine Elektrifizierung bis zum Jahr 2032 laufen derzeit. Konkrete Aussagen zu erwartbaren Kosten und den konkreten notwendigen Infrastrukturmaßnahmen können erst im Anschluss an die Vorplanung getroffen werden.

Um einen klimafreundlichen SPNV-Betrieb bereits ab dem Jahr 2030 zu ermöglichen, soll der Einsatz von alternativen Kraftstoffen als Ersatz für fossilen Diesel geprüft werden. Hierbei kommt etwa der Einsatz von HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) in Frage.

Nach erfolgter Elektrifizierung der Marschbahn sollen auf den Strecken RE 6, RB 62 und RB 65 elektrische Triebzüge oder E-Loks eingesetzt werden. Für den Streckenabschnitt Heide – Itzehoe (RB 65) wurden bereits elektrische Fahrzeuge im Rahmen des Vergabeverfahren Netz Mitte/Süd-West (MSW I) beschafft, die in der Gesamtflotte MSW I enthalten sind. Die Kosten für die gesamte Fahrzeugflotte können dem vertraulichen Umdruck 20/1751 entnommen werden.

Der Streckenabschnitt Hamburg-Eidelstedt - Kaltenkirchen der heutigen Linie A1 des Netzes Süd (AKN) wird elektrifiziert und auf S-Bahn-Betrieb umgestellt. Ab Ende 2028 sollen auf diesem Abschnitt elektrische S-Bahn-Züge eingesetzt werden. Im übrigen Netz der AKN sollen in den 2030er Jahren neue, treibhausgasneutrale Fahrzeuge eingesetzt werden. Eine Konzeption hierzu ist in Erarbeitung, eine Kostendarstellung ist daher noch nicht möglich. Auch hier soll der Einsatz von alternativen Kraftstoffen, wie zum Beispiel HVO geprüft werden, um einen klimafreundlichen Betrieb ab 2030 zu ermöglichen.