

1 Individualmobilität bürger- und klimafreundlich entwickeln

2

3 Der Dieselskandal erschütterte das weltweite Vertrauen in die deutsche
4 Autoindustrie. Das Ansehen unseres Ingenieurwesens hat deutlich gelitten. Dabei
5 ist der Individualverkehr und damit auch die Mobilität seit jeher eine der Stärken
6 Deutschlands. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der international
7 vereinbarten Schutzziele sowie damit gesetzlicher Vorgaben wird die Effizienz und
8 Umweltverträglichkeit der Individualmobilität entscheidend. Alternative
9 Antriebsformen rücken in den Vordergrund und Mobilitätskonzepte werden
10 komplett überdacht.

11 Damit ist die Elektromobilität im Fokus technischer Entwicklungen. Konzepte, in
12 denen lokaler und schadstofffreier Strom durch erneuerbare Energien als „grüner
13 Antrieb“ Elektrofahrzeuge versorgt, werden wichtiger. Zudem zeigt sich bei der
14 Effizienz, dass die Wirkungsgrade von Elektromotoren mit über 90 Prozent den
15 Verbrennungskraftmaschinen mit rund 35 Prozent weit überlegen sind.

16 Die Ziele der Bundesregierung von 1 Millionen neuzugelassener Elektroautos
17 werden allerdings nicht erreicht werden können, da neben den höheren
18 Anschaffungs- und auch Produktionskosten die Fahrreichweiten und die
19 Ladeinfrastruktur nicht mit Verbrennungsmotoren mithalten können. Das
20 Elektroauto ist für den Großteil der Bürger nicht attraktiv genug. Die ambitionierten
21 Ziele können nicht eingehalten werden, es besteht zwingender Handlungsbedarf.
22 Neben der Kaufprämie und der Förderung von Ladeinfrastruktur sollen daher auch
23 einheitliche Standards bei der Ladeinfrastruktur die Attraktivität steigern, so die
24 Maßnahmen des Bundes.

25 Elektromobilität als Baustein verstehen

26 Im Gesamtkontext der Mobilität ist die Elektromobilität als Baustein zu verstehen.
27 Die ambitionierten Schutzziele für CO₂-Austoß bei Kraftfahrzeugen (95g/km)
28 können auch von sparsamen Dieselfahrzeugen erreicht werden. Im derzeitigen
29 Energiemix stößt ein Elektroauto nur 12 Prozent weniger CO₂ je Kilometer aus als
30 ein vergleichbares Dieselauto. Damit ist der Diesel zum Erreichen der Klimaziele in
31 Fern- und gewerblichen Verkehr unerlässlich. Ebenso können (Plug-In-)Hybrid-

32 Antriebe durch die Rückgewinnung von Energie während der Fahrt selbst den
33 Ausstoß von Klimagasen erheblich reduzieren.

34 Für die JUNGE UNION SCHLESWIG-HOLSTEIN ist verantwortungsvolle und
35 nachhaltige Mobilität die effiziente Kombination verschiedener Technologien. Ein
36 kategorischer Ausschluss von Antriebsformen verhindert eine Weiterentwicklung
37 der Individualmobilität. Das Ziel muss ein belastbarer Mix verschiedener
38 Technologien sein. Die Entwicklung muss ergebnisoffen stattfinden.

39 **DIE JUNGE UNION SCHLESWIG-HOLSTEIN fordert:**

- 40 ▪ Kein Verbot von Verbrennungsmotoren
- 41 ▪ Einfahrverbote nur im Kontext von ganzheitlichen Feinstaub- &
42 Stickoxidvermeidungskonzepten ermöglichen
- 43 ▪ Mittelfristiger Erhalt der reduzierten Energiesteuer für Diesel &
44 Erdgas
- 45 ▪ Plug-In-Hybride als Übergangslösung auch weiterhin fördern
- 46 ▪ Elektromobilität als maßgeblichen Bestandteil in Kurz- und
47 Mittelstrecken und im urbanen Bereich als Bestandteil einer
48 klimafreundlichen Mobilität entwickeln

49 **Marktanteil der Elektromobilität stärken**

50 Die bestehenden Förderungen zeigen erste Fortschritte, aber es besteht noch
51 signifikanter Abstand zum Ziel den Marktanteil von Elektromobilität zu stärken.
52 (ca. 70T am 01.10.17, 34T am 01.01.17 + 36T Neuzulassungen im Q1 bis Q3 2017)

53
54 Das zunehmende Angebot von Elektro-Fahrzeugen auf dem Automobilmarkt, würde
55 den Absatz fördern, was für die Marktentwicklung ebenso entscheidend wäre wie
56 staatliche Prämien.

57
58 Für eine erfolgreiche Umsetzung der neuen Mobilitätsform ist es unabdingbar eine
59 flächendeckende Ladeinfrastruktur mit einem einheitlichen und einfachen
60 Abrechnungssystem zu schaffen.

61

62 Elektrofahrzeuge genießen in Deutschland exklusive Vorzüge wie zum Beispiel
63 kostenlose Parkplätze, Steuerbefreiung und die Benutzung der Busspur. Wir wollen
64 dies mittelfristig beibehalten und erweitern um die Nutzbarkeit zu erhöhen und
65 damit den Marktanteil der Elektromobilität zu stärken.

66 **DIE JUNGE UNION SCHLESWIG-HOLSTEIN fordert:**

- 67 ▪ Erfolg der Kaufprämie nach dem Auslaufen 2019 sachlich prüfen
- 68 ▪ E-Mobile bei der Maut bevorzugen
- 69 ▪ Öffentliche Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht schaffen
 - 70 • Sonderprogramm für Kommunen zur Planung und
 - 71 Bereitstellung von Ladeinfrastruktur
- 72 ▪ Standardisiertes Bezahlssystem definieren
- 73 ▪ Technologieoffene Forschung für Mobilität stärker fördern
- 74 ▪ Clusterbildung für Speicher- und Batterieentwicklung in SH
- 75 vorantreiben
- 76 ▪ Mobilität als Bestandteil im Schulunterricht behandeln

77 **Vorzüge wie exklusi Individualmobilität bürger- und klimafreundlich entwickeln**

78
79 Der Dieselskandal erschütterte das weltweite Vertrauen in die deutsche
80 Autoindustrie. Das Ansehen unseres Ingenieurwesens hat deutlich gelitten. Dabei
81 ist der Individualverkehr und damit auch die Mobilität seit jeher eine der Stärken
82 Deutschlands. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der international
83 vereinbarten Schutzziele sowie damit gesetzlicher Vorgaben wird die Effizienz und
84 Umweltverträglichkeit der Individualmobilität entscheidend. Alternative
85 Antriebsformen rücken in den Vordergrund und Mobilitätskonzepte werden
86 komplett überdacht.

87 Damit ist die Elektromobilität im Fokus technischer Entwicklungen. Konzepte, in
88 denen lokaler und schadstofffreier Strom durch erneuerbare Energien als „grüner
89 Antrieb“ Elektrofahrzeuge versorgt, werden wichtiger. Zudem zeigt sich bei der

90 Effizienz, dass die Wirkungsgrade von Elektromotoren mit über 90 Prozent den
91 Verbrennungskraftmaschinen mit rund 35 Prozent weit überlegen sind.

92 Die Ziele der Bundesregierung von 1 Millionen neuzugelassener Elektroautos
93 werden allerdings nicht erreicht werden können, da neben den höheren
94 Anschaffungs- und auch Produktionskosten die Fahrreichweiten und die
95 Ladeinfrastruktur nicht mit Verbrennungsmotoren mithalten können. Das
96 Elektroauto ist für den Großteil der Bürger nicht attraktiv genug. Die ambitionierten
97 Ziele können nicht eingehalten werden, es besteht zwingender Handlungsbedarf.
98 Neben der Kaufprämie und der Förderung von Ladeinfrastruktur sollen daher auch
99 einheitliche Standards bei der Ladeinfrastruktur die Attraktivität steigern, so die
100 Maßnahmen des Bundes.

101 **Elektromobilität als Baustein verstehen**

102 Im Gesamtkontext der Mobilität ist die Elektromobilität als Baustein zu verstehen.
103 Die ambitionierten Schutzziele für CO₂-Ausstoß bei Kraftfahrzeugen (95g/km)
104 können auch von sparsamen Dieselfahrzeugen erreicht werden. Im derzeitigen
105 Energiemix stößt ein Elektroauto nur 12 Prozent weniger CO₂ je Kilometer aus als
106 ein vergleichbares Elektroauto. Damit ist der Diesel zum Erreichen der Klimaziele in
107 Fern- und gewerblichen Verkehr unerlässlich. Ebenso können (Plug-In-)-Hybrid-
108 Antriebe durch die Rückgewinnung von Energie während der Fahrt selbst den
109 Ausstoß von Klimagasen erheblich reduzieren.

110 Für die JUNGE UNION SCHLESWIG-HOLSTEIN ist verantwortungsvolle und
111 nachhaltige Mobilität die effiziente Kombination verschiedener Technologien. Ein
112 kategorischer Ausschluss von Antriebsformen verhindert eine Weiterentwicklung
113 der Individualmobilität. Das Ziel muss ein belastbarer Mix verschiedener
114 Technologien sein. Die Entwicklung muss ergebnisoffen stattfinden.

115 **DIE JUNGE UNION SCHLESWIG-HOLSTEIN fordert:**

- 116 ▪ Kein Verbot von Verbrennungsmotoren
- 117 ▪ Einfahrverbote nur im Kontext von ganzheitlichen Feinstaub- &
118 Stickoxidvermeidungskonzepten ermöglichen
- 119 ▪ Mittelfristiger Erhalt der reduzierten Energiesteuer für Diesel &
120 Erdgas

- 149 ▪ Technologieoffene Forschung für Mobilität stärker fördern
- 150 ▪ Clusterbildung für Speicher- und Batterieentwicklung in SH
- 151 vorantreiben
- 152 ▪ Mobilität als Bestandteil im Schulunterricht behandeln
- 153 ▪ Vorzüge wie exklusive Parkplätze erhalten
- 154 ▪ Das private und unternehmerisches Bereitstellen der
- 155 Ladeinfrastruktur im gleichen Maß wie energetische Sanierungen
- 156 steuerlich fördern & entsprechende KfW-Kredite zur Verfügung
- 157 stellen
- 158 ▪ Genehmigungsverfahren für den Ausbau Ladungsinfrastruktur
- 159 beschleunigen

160

161 **Neue Konzepte der Individualmobilität positiv begleiten**

162 Die zunehmende Urbanisierung führt zu einer Veränderung des Mobilitätsbedürfnisses – so
163 besteht dort ein besser ausgebautes ÖPNV-Netz und die zurückzulegenden Strecken sind
164 deutlich kürzer. Dennoch wünschen sich viele Bürger ein eigenes Auto, was durch die hohe
165 Besiedlungsdichte bei der Parkplatzplanung zu besonderen Herausforderungen führt.
166 Parallel dazu wird die Verkehrsfläche in großen Zentren reduziert, um mehr Wohnraum für
167 die Einwohner zu schaffen. So steht immer weniger Platz für immer mehr Fahrzeuge zur
168 Verfügung.

169 Durch die Digitalisierung ist es einfacher geworden, dass ein Fahrzeug von mehreren
170 Bürgern genutzt werden kann. Gerade die junge Generation verzichtet daher zunehmend
171 auf eigene Fahrzeuge. Auf diese Weise kann der Bedarf an Parkfläche reduziert werden und
172 die individuellen Kosten für Mobilität gesenkt werden. Statistisch ersetzt jedes CarSharing-
173 Auto zwischen vier und acht Fahrzeuge im Privatbesitz. Es ist daher sinnvoll diese
174 Entwicklung politisch zu begleiten. Um den CarSharing-Anbietern die Möglichkeit für einen
175 einfachen Zugang zu den Fahrzeugen zu bieten, ist die Verantwortung für das Führen des
176 Fahrzeuges mit Führerschein vom Halter auf den Fahrer zu übertragen. Zudem sind Anreize

177 wie exklusive Parkplätze und eine Integration in Mobilitätskonzepte Bundle-Pakete aus
178 ÖPNV-Ticket und CarSharing-Rabatt zu schaffen.

179 Durch die exponentielle Entwicklung der Leistungsfähigkeit von Assistenzsystemen in
180 Fahrzeugen werden komplett autonom fahrende Fahrzeuge in absehbarer Zukunft möglich
181 sein. Bereits heute können Oberklasse-Fahrzeuge autonom fahren – allerdings erlaubt die
182 derzeitige Gesetzeslage noch nicht die Nutzung dieser Technologie. Die Verfügbarkeit von
183 autonomen Fahrzeugen wird die Entwicklung von Mobilität von einem eigentumsbasierten
184 zum dienstleistungsbasierten System noch verstärken, da für fast alle Strecken ein Fahrzeug
185 kostengünstig gebucht werden kann.

186 **Die Junge Union Schleswig-Holstein fordert:**

- 187 • Die Verantwortung zum Führen mit Führerschein des Fahrzeuges allein dem Fahrer
188 übertragen.
- 189 • CarSharing sinnvoll in die Mobilitätskonzepte integrieren.
- 190 • Privilegierte Parkplätze für Carsharing-Fahrzeuge in Städten schaffen.
- 191 • Eindeutige Regelung der Haftungsfrage bei vollautonomen Fahren bis 2020.
 - 192 ▪ ve Parkplätze erhalten
 - 193 ▪ Das private und unternehmerisches Bereitstellen der
 - 194 Ladeinfrastruktur im gleichen Maß wie energetische Sanierungen
 - 195 steuerlich fördern & entsprechende KfW-Kredite zur Verfügung
 - 196 stellen
 - 197 ▪ Genehmigungsverfahren für den Ausbau Ladungsinfrastruktur
 - 198 beschleunigen

199

200 **Neue Konzepte der Individualmobilität positiv begleiten**

201 Die zunehmende Urbanisierung führt zu einer Veränderung des Mobilitätsbedürfnisses – so
202 besteht dort ein besser ausgebautes ÖPNV-Netz und die zurückzulegenden Strecken sind
203 deutlich kürzer. Dennoch wünschen sich viele Bürger ein eigenes Auto, was durch die hohe
204 Besiedlungsdichte bei der Parkplatzplanung zu besonderen Herausforderungen führt.

205 Parallel dazu wird die Verkehrsfläche in großen Zentren reduziert, um mehr Wohnraum für
206 die Einwohner zu schaffen. So steht immer weniger Platz für immer mehr Fahrzeuge zur
207 Verfügung.

208 Durch die Digitalisierung ist es einfacher geworden, dass ein Fahrzeug von mehreren
209 Bürgern genutzt werden kann. Gerade die junge Generation verzichtet daher zunehmend
210 auf eigene Fahrzeuge. Auf diese Weise kann der Bedarf an Parkfläche reduziert werden und
211 die individuellen Kosten für Mobilität gesenkt werden. Statistisch ersetzt jedes CarSharing-
212 Auto zwischen vier und acht Fahrzeuge im Privatbesitz. Es ist daher sinnvoll diese
213 Entwicklung politisch zu begleiten. Um den CarSharing-Anbietern die Möglichkeit für einen
214 einfachen Zugang zu den Fahrzeugen zu bieten, ist die Verantwortung für das Führen des
215 Fahrzeuges mit Führerschein vom Halter auf den Fahrer zu übertragen. Zudem sind Anreize
216 wie exklusive Parkplätze und eine Integration in Mobilitätskonzepte Bundle-Pakete aus
217 ÖPNV-Ticket und CarSharing-Rabatt zu schaffen.

218 Durch die exponentielle Entwicklung der Leistungsfähigkeit von Assistenzsystemen in
219 Fahrzeugen werden komplett autonom fahrende Fahrzeuge in absehbarer Zukunft möglich
220 sein. Bereits heute können Oberklasse-Fahrzeuge autonom fahren – allerdings erlaubt die
221 derzeitige Gesetzeslage noch nicht die Nutzung dieser Technologie. Die Verfügbarkeit von
222 autonomen Fahrzeugen wird die Entwicklung von Mobilität von einem eigentumsbasierten
223 zum dienstleistungsbasierten System noch verstärken, da für fast alle Strecken ein Fahrzeug
224 kostengünstig gebucht werden kann.

225 **Die Junge Union Schleswig-Holstein fordert:**

- 226 • Die Verantwortung zum Führen mit Führerschein des Fahrzeuges allein dem Fahrer
227 übertragen.
- 228 • CarSharing sinnvoll in die Mobilitätskonzepte integrieren.
- 229 • Privilegierte Parkplätze für Carsharing-Fahrzeuge in Städten schaffen.
- 230 • Eindeutige Regelung der Haftungsfrage bei vollautonomen Fahren bis 2020.

231