



Ausbau der Erneuerbaren Energien als Voraussetzung für die Mobilitätswende. Oder: Erneuerbare Energien und E-Mobilität als unzertrennliches Paar.

– Beitrag auf dem 3. Südwestfälischen Elektromobilitätstag am 29.08.2022 in Warstein-Belecke, Infineon –

I.

Zur Einleitung

Elektromobilität und Erneuerbare Energien – unser heutiges Thema – bilden zwei Seiten einer Medaille, um einen wichtigen Beitrag zur Lösung der zerstörerischen Klimakrise zu leisten. Sie sind ein Paar, das unzertrennlich miteinander geht.

Übrigens, um es direkt am Anfang zu sagen, nach dem aktuellen August-ARD-Politbarometer plädieren 93 Prozent der Befragten für einen beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien. Dagegen sind sechs Prozent.

II.

Elektrofahrzeuge spielen für die Erreichung der deutschen Klimaziele eine entscheidende Rolle: Ihre Klimabilanz hängt dabei wesentlich vom verwendeten Ladestrom ab, also vom Strom aus erneuerbaren Quellen.

1.

Das Fraunhofer ISI hat aktuell dazu Nutzer:innen von E-Fahrzeugen befragt. Das Ergebnis: Ökostromverträge sind unter den Nutzer:innen von E-Fahrzeugen weit verbreitet.

Von den 59 Prozent der Befragten in Deutschland, die ihre Elektrofahrzeuge bevorzugt **zu Hause laden**, besitzen **84 Prozent einen Ökostromvertrag** (EU: 63 Prozent), was deutlich über dem Durchschnitt von 30 Prozent der deutschen Haushalte liegt. Gründe sind hohes Klima- und Umweltbewusstsein sowie die staatliche Förderung von Wallboxen, die Ökostrom vorschreibt.

Übrigens. Wird das Elektroauto zu Hause mit grünem Strom von der eigenen PV-Anlage auf dem Hausdach geladen, fährt es komplett klimaneutral und extrem preiswert.

Das Laden **am Arbeitsplatz**, das auf 14 Prozent (EU: 18 Prozent) der Ladevorgänge zutrifft, ist ähnlich häufig **mit Ökostromverträgen (D: 81 Prozent; EU: 60 Prozent)** verbunden.

Und das Laden **an öffentlichen Ladepunkten** in Deutschland ist bei **mindestens 85 Prozent** (EU: 62 Prozent) **an Ökostrom gebunden** und bei öffentlichen Schnellladestationen bei mindestens 75 Prozent (EU: 57 Prozent).

In diesem Zusammenhang: Natürlich gibt es bei der Produktion des Elektrofahrzeugs auch Umweltprobleme (Stichwort: Batterie), aber deutlich weniger als beim Verbrenner. Diese Probleme sind lösbar. Zukünftige Batterietechnologien werden sich erheblich von der heutigen unterscheiden. Die Automobilhersteller arbeiten mit Hochdruck daran.

2.

Elektroautos bieten zukünftig eine Speicherlösung für die Energiewende.

Elektrofahrzeuge können zum wichtigen Instrument werden und einen wesentlichen Beitrag leisten, den volatilen Strommarkt in Balance zu halten. Batteriespeicher von Elektrofahrzeugen können hier zu einer systemischen Lösung werden. Sie können überschüssige Energien von erneuerbaren Energiequellen in kurzer Zeit speichern und bei Energiebedarf diese gespeicherte Energie wieder liefern (Beispiel für Industrieunternehmen: ABB Busch-Jäger).

Die Chance für die „rollenden“ Energiespeicher in Bezug auf die immer weiterwachsenden Erneuerbaren Energien kann nur realisiert werden, wenn es gelingt, die Elektromobilität – einschließlich des Ausbaus der Ladeinfrastruktur –

flächendeckend einzuführen. Auch und besonders in den sogenannten ländlichen Regionen.

3.

Schließlich brauchen wir in Südwestfalen, in der Region der Automotive-Zulieferer Erneuerbare Energien, damit die Zulieferer klimaneutrale Produkte zuliefern können, die immer mehr eingefordert werden (So benötigt z. B. auch Infineon für klimaneutrale Halbleiterproduktion vor Ort Erneuerbare Energien).

III.

Erneuerbare Energien als Teil des Klimaschutzes werden von unserer Verfassung gefordert.

Kommen wir zu den Erneuerbaren Energien als bedeutender Teil des Klimaschutzes.

1.

Der **historische Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021** hat ein klares Verfassungsgebot zum Klimaschutz und damit in Folge zum Ausbau Erneuerbarer Energien festgestellt und dies deutlich unterstrichen.

Das Verfassungsgebot Klimaschutz → Erneuerbare Energien gilt bis zur Zielerreichung – der Herstellung von Klimaneutralität. D. h. jede kWh zählt, bis die Ziele erreicht sind.

Das Verfassungsgebot Klimaschutz enthält damit ein „**Recht auf Rechtzeitigkeit des Klimaschutzes**“. D. h.: Die Zielvorgaben sind vom Gesetzgeber zu verschärfen, wenn Ziele nicht erreicht werden. Hier ist aktuell und seit Jahren die Mobilität ein Sorgenkind beim Klimaschutz. Klar ist, dass es beim Klimaschutz ein „Weiter so“ bei der Mobilität nicht geben kann, nicht geben darf.

Der Klimaschutz als **Verfassungsgebot** ist sogar **doppelt im Grundgesetz verankert**, wie das Bundesverfassungsgericht festgestellt hat:

(1) Es ist objektivrechtlich verankert in **Art. 20 a GG**, der den Staat zum Klimaschutz verpflichtet und auf die Herstellung von Klimaneutralität abzielt, und es ist darüber hinaus verankert.

(2) Und **Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG** und **Art. 14 Abs. 1 GG** beinhalten staatliche Schutzpflichten vor den Auswirkungen des Klimawandels.

Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG beinhaltet eine staatliche Schutzpflicht, die auf die körperliche Unversehrtheit der Menschen abstellt. Sie umfasst hier u. a. die Verpflichtung, Leben und Gesundheit vor den Gefahren des Klimawandels, vor klimabedingten Extremwetterereignissen wie Hitzewellen, Wald- und Flächenbränden, Wirbelstürmen, Starkregen, Überschwemmungen, Lawinenabgängen oder Erdbeben zu schützen.

Und aus **Art. 14 Abs. 1 GG** folgt eine Schutzpflicht des Staates hinsichtlich der Eigentumsgefahren des Klimawandels. Denken wir an landwirtschaftlich genutzte Flächen und Immobilien, die wegen Dürre oder Überschwemmungen oder steigendem Meeresspiegel Schaden nehmen. Denken wir in unserer Region an die Forstwirtschaft.

2.

Die neue Gesetzgebung des Bundes setzt das Verfassungsgebot für Klimaschutz und Erneuerbare Energien um **und** leistet zudem einen Beitrag, aus der fossilen Energieabhängigkeit, der fossilen Energieerzeugung Russlands schnellstmöglich heraus zu kommen.

Wie sagt Francesco La Camera, der Leiter der Internationalen Agentur für Erneuerbare Energien: „Das alte Energiesystem ist suizidal“ (Tagesspiegel, 05.04.2022).

Nach dem neuen **§ 2 Satz 1 EEG** liegen Errichtung und Betrieb von Anlagen – hierzu gehören gemäß der Begriffsbestimmung in **§ 3 Nr. 1 EEG** auch Windenergieanlagen – sowie von dazugehörigen Nebenanlagen **„im überragenden öffentlichen Interesse“** und **„dienen der öffentlichen Sicherheit“**.

Nach Satz 2 dieser gesetzlichen Vorschrift sollen deshalb, bis die Stromerzeugung im Bundesgebiet nahezu treibhausgasneutral ist, die Erneuerbaren Energien als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden. Im Zweifel also für die Erneuerbaren Energien. Dies gilt auch bei Entscheidungen der Kommunen, die Teil staatlicher Verwaltung sind. Diese Entscheidungen sind rechtliche Entscheidungen im Lichte des Grundgesetzes und keine politischen Entscheidungen.

Erneuerbare Energien haben damit Vorrang im Rahmen von Abwägungsentscheidungen u. a. gegenüber dem Landschaftsbild oder dem Denkmalschutz oder im Forst-, Immissionsschutz-, Naturschutz-, Bau- oder Straßenrecht. Besonders im planungsrechtlichen Außenbereich, wenn keine Ausschlussplanung erfolgt ist, muss dem Vorrang der Erneuerbaren Energien bei der Schutzgüterabwägung Rechnung getragen werden. So sagt es jetzt auch das Oberverwaltungsgericht NRW in seinem Beschluss vom 11.08.2022.

Andere öffentliche Belange können den Erneuerbaren Energien als wesentlicher Teil des Klimaschutzgebotes **nur dann entgegenstehen, wenn sie mit einem dem Art. 20 a GG vergleichbaren verfassungsrechtlichen Rang gesetzlich verankert bzw. gesetzlich geschützt sind.**

Wenn es zum Beispiel früher hieß: Im Zweifel gegen Windkraft, heißt es heute:
Im Zweifel für Windkraft.

IV.

Was ist nun gegenwärtig zu tun in und für Südwestfalen?

Zunächst müssen wir feststellen, dass gerade in ländlichen Räumen der ÖPNV nicht überall und schon gar nicht in kurzer Zeit angemessenen Ersatz zum Auto schaffen kann. Im Gegenteil – auf dem Hintergrund des demografischen Wandels müssen die ländlichen Räume aufpassen, dass es nicht noch zu weiteren Einschränkungen des ÖPNV kommt. Das gilt dann besonders für Mittelgebirgsregionen wie Südwestfalen.

Wir können und sollten aber die Vorteile des ländlichen Raums für Elektromobilität nutzen. Dazu in Anlehnung an „Agora Verkehrswende“ auch zur Sicherung des Industriestandortes Südwestfalen einige Vorschläge:

Vorschlag 1:

Innovationswettbewerb für ländliche Elektromobilität und Sektorenkopplung ins Leben rufen. In Südwestfalen. Und für Südwestfalen.

Oder noch besser: Bundesregierung oder Landesregierung ruft einen solchen Innovationswettbewerb aus.

Der Wettbewerb sollte die Synergien von Energiewende und Verkehrswende in ländlichen Regionen bzw. in Flächenregionen zum Thema haben.

Ausgezeichnet werden sollten Projekte, die erfolgreich

- **Elektromobilität m i t**
- **dezentral erzeugten Erneuerbaren Energien,**
- **Speichertechnologien** und
- **Digitalisierung**

verbinden und so die Mobilität und den Verkehr in ländlichen Regionen modernisieren und sichern.

Vorschlag 2:

Kompetenzstellen und Netzwerke für Ladeinfrastruktur schaffen.

Vorbild können hier die Gigabit-Geschäftsstellen bei den Bezirksregierungen sein, die den Auf- und Ausbau digitaler Infrastrukturen (5G, Mobilfunk, Digitalpakt Schule) gemeinsam mit den Landkreisen und Städten – gerade in der Fläche – fördern. Hier waren wir in den letzten Jahren gemeinsam in einer erfolgreichen Aufholjagd.

Bundes- und Landesregierung sollten jetzt die Einrichtung von **Kompetenzstellen für Ladeinfrastruktur finanziell unterstützen**, die Beratungsleistungen für den Ladeinfrastrukturaufbau in ländlichen Kommunen bieten und die Umsetzung unterstützen.

Entsprechend dem Gigabit-Netz- und Mobilfunkausbau sollte der Bund auch **Stellen für Ladeinfrastrukturmanager:innen in den Landkreisen fördern**.

Auf dem Land ist Ladeinfrastruktur zu Hause in Gewerbegebieten und Orten des täglichen Lebens, etwa an öffentlichen Parkplätzen, Supermärkten, Möbelhäusern, Tankstellen oder Schnellrestaurants, besonders wichtig. Die ländlichen Regionen dürfen nicht zurückstehen, schon gar nicht, wenn sie wie Südwestfalen eine bedeutende Industrieregion in Deutschland sind.

Vorschlag 3:

Förderprogramm für Ladeinfrastrukturkonzepte einrichten.

Notwendig ist parallel dazu ein Förderprogramm für das Erstellen von Ladeinfrastrukturkonzepten in den ländlichen Räumen. Hier ist die Förderung durch das Land gefordert.

Vorschlag 4:

Mobilität auch ohne eigenes Auto ermöglichen. Das heißt das Angebot von nicht fossilen Regionalbahnen und Bussen ausbauen und den Radverkehr auf dem Land stärken. Letzteres durch den Ausbau der Radinfrastruktur entlang von Bundesstraßen sowie in Ortsdurchfahrten und das Schließen von Lücken im Netz. An Umstiegspunkten brauchen wir sichere Fahrradabstellanlagen, auch für hochwertige Pedelecs.

Vorschlag 5:

Kleinere und mittlere Kommunen mit zukunftsorientierten Ressourcen ausstatten, d. h. die lokalen Planungs- und Gestaltungsstrukturen müssen dringend gestärkt werden. Zum Beispiel durch eine entsprechende Taskforce des Landes oder vom Land beauftragt im Bereich der Mobilitätswende, die Planungsleistungen für Kommunen erbringt.

V.

Zum Schluss

Die Klimatransformation oder die Wende der Klimakrise verlangt von uns allen, dass wir uns überall anstrengen mit Lust an der Zukunft.

Krempeln wir in Südwestfalen die Ärmel hoch. Es lohnt sich nicht nur für unsere Kinder und Enkelkinder. Unsere Enkelkinder werden – so Gott will – das nächste Jahrhundert erreichen, die Jahre 2100, 2101, 2102 ff. Wir tragen dafür heute Verantwortung.