

### **Elektromobilität voranbringen – Antriebsalternativen technologieneutral unterstützen**

Die individuelle Mobilität zu sichern und gleichzeitig den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu begrenzen, die Abhängigkeit von begrenzten fossilen Ressourcen zu verringern, sowie Luftschadstoffe zu reduzieren, sind zentrale Herausforderungen unserer Zeit.

Hier bedarf es einer ganzheitlichen Herangehensweise: Zur Erreichung der Umweltziele sind im Straßenverkehr alternative Antriebe und Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien ebenso unverzichtbar wie eine konsequente Optimierung und Emissionsreduktion bei konventionellen Antrieben, eine intelligente Integration und Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger und der Einsatz moderner Mobilitätsdienstleistungen auf der Basis digitaler Technologien.

Damit die Antriebswende gelingen kann, setzen wir auf einen technologieoffenen Ansatz: wir werden über lange Zeit eine Vielzahl an unterschiedlichen Antriebsvarianten brauchen, um die Klimaziele und Zwischenziele im Verkehrsbereich erreichen zu können und zwar im Personen- wie im Güterverkehr.

Elektromobilität – in Form von Batterie-, Hybrid- oder mit Wasserstoff (H<sub>2</sub>) betriebenen Brennstoffzellenfahrzeugen – hat das Potential, einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung dieser Aufgaben zu leisten. Erdgas ist heute schon eine wichtige Brücke hin zur emissionsfreien Mobilität. Auch bei Pkw mit Verbrennungsmotoren besteht großes Potenzial zur Verbesserung der Ökobilanz. So kann der Spritverbrauch u.a. durch Leichtbau oder Hybridisierung gesenkt werden. Langfristig kann der Einsatz synthetischer Kraftstoffe ebenfalls zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen.

Nötig ist ein Gesamtförderkonzept, das alle umweltfreundlichen alternativen Antriebe und Energiequellen berücksichtigt. Letzten Endes ist die Verringerung von Emissionen entscheidend, und nicht die Förderung einer bestimmten Technologie.

Wir sehen aber auch: Langsam entwickelt sich der Markt der Elektromobilität im Pkw-Bereich in Deutschland und Europa. Die Anzahl und Vielfalt an attraktiven und bezahlbaren Modellen wird in absehbarer Zeit deutlich steigen und damit steigt das Potenzial für die Elektromobilität, aus der Nische herauszukommen. Deshalb sehen wir jetzt die Zeit gekommen, die Elektromobilität als eine attraktive Alternative zum Verbrennungsmotor stärker in das Bewusstsein der Verbraucherinnen und Verbraucher zu bringen.

Damit die Antriebswende gelingen kann, brauchen wir geeignete gesetzliche Rahmenbedingungen für eine technologieoffene Förderung alternativer Antriebe, insbesondere auch für die Elektromobilität.

- 1. Forschung und Entwicklung, insbesondere mit Blick auf die Batterietechnologie, muss auf hohem Niveau weiter gefördert werden,** sowohl bei der Grundlagenforschung als auch anwendungsnah. Das Gewicht und die Langlebigkeit der Energiespeicher sind dabei von entscheidender Rolle für die Energiebilanz.
- 2. Der Gesetzgeber, Anbieter und Kommunen sollten verbraucherfreundliche Rahmenbedingungen rund um das Laden von Strom setzen.** Das Laden eines Elektrofahrzeugs darf nicht komplizierter sein als es heute das Tanken von konventionellen Kraftstoffen ist.
  - Nutzer von Elektrofahrzeugen sollten statt zahlreicher Ladekarten und Verträge mit verschiedenen Anbietern Ladesäulen ebenso frei wie bei herkömmlichen Tankstellen für Benzin

und Diesel nutzen können. Denn um unterwegs überall Strom „tanken“ zu können, brauchen e-Fahrzeug-Nutzer heute zahlreiche Ladekarten und Verträge mit verschiedenen Anbietern. Bei vielen Anbietern von Ladesäulen muss eine monatliche Grundgebühr entrichtet werden. Preise für eine Tankladung sind häufig unterschiedlich. Dies trägt nicht dazu bei, dass Nutzer die e-Mobilität als eine einfache und verlässliche Mobilitätsoption wahrnehmen. Die öffentliche Förderung sollte weiterhin eine **einfache Authentifizierung und Bezahlung** unterstützen.

- Die **Installation privater Ladepunkte für e-Fahrzeuge in Sammelgaragen** sollte rechtlich erleichtert werden. Denn bei baulichen Veränderungen am Gemeinschaftseigentum, zu denen Tiefgaragen gehören, müssen die Miteigentümer zustimmen, was bisher teilweise verweigert wird. Miet-, Wohn- und Baurecht sollten geändert und die Landesbauvorschriften so angepasst werden, dass privates Laden wesentlich erleichtert wird. Beim Neubau von Sammelgaragen sollten die Voraussetzungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur von vornherein eingeplant werden (Leerrohre für Energie- und Datenleitungen). In diesem Zusammenhang gilt es, die neuen europäischen Bestimmungen zur Änderung der RL 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden zügig in nationales Recht umzusetzen.
  - Die **Ladeinfrastruktur** im öffentlichen Raum muss bedarfsgerecht und unbürokratisch weiter ausgebaut werden. Die bisherigen Anstrengungen und staatliche Unterstützung für eine flächendeckende Ladeinfrastruktur müssen fortgesetzt werden. Dabei sollten auch in Abhängigkeit zur lokalen Netzleistung ausreichend Schnellladestationen integriert werden.
  - Die Betreiber von Ladesäulen und die Genehmigungsbehörden sind gefordert, für die **Sichtbarkeit der Säulen** zu sorgen. Wünschenswert ist eine Wiedererkennbarkeit für alle Verbraucher in ganz Deutschland analog den Tankstellen für konventionelle Kraftstoffe. In Abstimmung mit den Kommunen sollten ausreichend große Stellplätze geschaffen werden.
  - Im Interesse von Transparenz und Verbrauchervertrauen hinsichtlich Kosten des Ladens muss die **Anwendung des Eichrechts** bei der e-Mobilität verbessert werden: Es ist sicherzustellen, dass der Verbraucher nur bezahlt, was sein Fahrzeug tatsächlich geladen hat.
  - Um elektrisches Laden genauso komfortabel und bequem zu machen, wie das Tanken herkömmlichen Kraftstoffes, sollte der Strompreis bzw. Preis für den Ladevorgang für den Verbraucher transparent gemacht werden, und zwar erstens vor dem Ladevorgang – Preis pro kWh und zweitens nach dem Ladevorgang – der tatsächlich fällige Preis. Angestrebt werden sollte eine Preisanzeige an der Ladesäule. Dies ist heute nicht überall der Fall. Zu prüfen ist, ob die **Preisangabenverordnung dahingehend angepasst** werden muss.
  - Um dem Verbraucher die Reichweitenangst zu nehmen, brauchen die Verbraucher **Transparenz** über die verfügbaren öffentlich zugänglichen Ladepunkte.
3. **Die Rahmenbedingungen sollten ein ausreichendes Angebot regenerativ erzeugter Energien und ein den neuen Bedingungen angepasstes Versorgungsnetz fördern.** Mit Blick auf Umwelteffekte und Klimaschutz sind Elektrofahrzeuge bereits heute in vielen Fällen eine umweltfreundliche Wahl für Verbraucher. Für die Elektromobilität spricht die lokale Emissionsfreiheit. Zudem können Elektrofahrzeuge bei niedrigen Geschwindigkeiten leiser sein als ihre Pendanten mit Verbrennungsmotor. Bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen sind Elektrofahrzeuge heute noch nicht voll konkurrenzfähig, wenn man die Vorkette der Energiegewinnung berücksichtigt.

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Elektrofahrzeuges wird bisher insbesondere durch die hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Batterieherstellung sowie durch die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Strombereitstellung bestimmt. Vor allem Elektro-Modelle mit hohen Batteriekapazitäten und hohem Stromverbrauch weisen bei Verwendung des deutschen Strommix eine ungünstige CO<sub>2</sub>-Bilanz auf.

Es braucht daher für die sinnvolle und nachhaltige Nutzung von Strom im Mobilitätssektor zwingend mehr regenerative Energiequellen. Die Antriebswende kann nur mit der Energiewende gelingen.

- 4. Die steuerlichen Erleichterungen für Elektrofahrzeuge sollten weiter fortgesetzt werden.** Der Markthochlauf für Elektrofahrzeuge steht am Anfang. Für einen absehbaren Zeitraum sind für Elektromobile weiterhin höhere Preise zu erwarten, als für vergleichbare Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselantrieb. Erst wenn die Produktionskosten v.a. für den Energiespeicher deutlich sinken, werden Elektrofahrzeuge auch kostenseitig wettbewerbsfähig.

Damit die hohen Anschaffungspreise teilweise ausgeglichen werden können, ist eine Fortsetzung der steuerlichen Fördermöglichkeiten bei der Kfz-Steuer, die niedrige Stromsteuer im Vergleich zur Kraftstoffbesteuerung, sowie die im Koalitionsvertrag geplanten Begünstigung bei der Dienstwagensteuer auf absehbare Zeit weiterhin sinnvoll.

Eine Fortsetzung bzw. Ausweitung der Umweltprämie sehen wir insbesondere dann skeptisch, wenn sie durch eine Mehrbelastung der Fahrer von konventionellen Fahrzeugen gegenfinanziert wird.

- 5. Die heute bestehenden Möglichkeiten zur Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen in Städten sind aus unserer Sicht ausreichend, und müssen nun auf kommunaler Ebene sinnvoll umgesetzt werden.** Mit dem EMOG wurden Sonderparkrechte zur Ausweisung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie Möglichkeit zur Befreiung der Elektrofahrzeuge von der Parkschein-/Parkscheibenpflicht und zur Mitbenutzung von Busspuren geschaffen. Bei der Umsetzung von Parkbevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge und Einräumung ist wichtig, vor Ort einen angemessenen Ausgleich zu finden zwischen Parkdruck vor Ort für konventionelle Fahrzeuge und Förderung der neuen Antriebe. Privilegierungen beim Parken sollten besonders mit Notwendigkeit des Ladens verbunden werden, damit die Umschlaghäufigkeit an Ladesäulen erhöht wird und somit möglichst viele Fahrer von Elektrofahrzeugen profitieren können.
- 6. Wirksame Anreize für den Umstieg auf Elektrofahrzeuge und andere alternative Antriebe werden auch durch die Fortschreibung ambitionierter CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw und leichte Nfz gesetzt.** Denn damit die Antriebswende gelingen kann, sind auch die Hersteller gefordert, die heute auf dem Markt angebotene Palette attraktiver Modelle zu wettbewerbsfähigen Preisen weiter zu steigern.
- 7. Die Umstellung öffentlich zugänglicher Flotten auf alternative Antriebe erhöht die Akzeptanz der Nutzer für neue Technologien.** Auch Anreize für Flotten bei Carsharing, Taxen und Busse, sowie kommunaler Fuhrparks können dazu beitragen.