

Beschluss der Fraktion vom 26. Januar 2016

## Elektromobilität voranbringen

### Chancen und Herausforderungen

Automobile aus Deutschland sind weltweit gefragt. Die Automobilindustrie ist Markenzeichen und Motor der deutschen Wirtschaft. Sie ist die größte Branche des Verarbeitenden Gewerbes und ist mit jährlich weit über 20 Mrd. Euro Aufwendungen für Forschung und Entwicklung eine tragende Säule des Innovations- und Technologiestandortes Deutschland. Etwa 775.000 Menschen sind direkt in der Branche beschäftigt und erwirtschaften einen Umsatz von jährlich mehr als 370 Milliarden Euro. Hinzu kommen zahlreiche Unternehmen, die Dienstleistungen in diesem Bereich erbringen. Das hohe Beschäftigungsniveau der Automobilbranche im Hochlohnstandort Deutschland wird wesentlich durch die Innovationsführerschaft und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie ermöglicht.

Die SPD-Fraktion ist überzeugt: Will sich die deutsche Automobilindustrie als Leitanbieter im Automobilbereich behaupten und Wertschöpfung und damit die Arbeitsplätze in Deutschland erhalten, muss die Entwicklung hin zu mehr Elektromobilität in Deutschland beschleunigt werden. Deutschland muss sich dazu zu einem Leitmarkt für Elektromobilität entwickeln. Daher haben wir gemeinsam mit der CDU/CSU in unserem Koalitionsvertrag das Ziel bestätigt, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge in den deutschen Straßenverkehr zu bringen. Dazu bedarf es eines konkreten industriepolitisch flankierenden Maßnahmenpakets, das auch den anstehenden Strukturwandel in der Automobilzulieferindustrie begleitet.

Bislang ist der Markthochlauf allerdings hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Deutsche Unternehmen sind bei der Batterie- und Zellproduktion inzwischen in Nachteilslage geraten. Dies fällt umso stärker ins Gewicht, als Batteriespeicher etwa 40 Prozent der Wertschöpfung eines Elektrofahrzeuges ausmachen.

In einer Reihe von anderen Ländern – wie den Niederlanden, China, Norwegen, Frankreich und den USA – konnten Elektroautos mithilfe staatlicher Fördermaßnahmen wesentlich höhere Marktanteile erreichen. Wir halten das Ziel von einer Millionen Elektrofahrzeugen auf Deutschlands Straßen nach wie vor für erreichbar, allerdings müssen Automobilindustrie und Politik dazu jetzt noch größere Anstrengungen leisten und ineinandergreifende Maßnahmen auf den Weg bringen.

Aus Sicht der SPD-Fraktion ist eine Revision der bestehenden Verkehrs- und Mobilitätskonzepte erforderlich, um die Klimaziele zu erreichen, für die Deutschland international eintritt, wie zuletzt erfolgreich auf der UN-Klimakonferenz in Paris. Zu der von der Bundesregierung vereinbarten Reduktion der klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 um 40 Prozent leistet der Verkehrssektor bisher keinen ausreichenden Beitrag. Trotz erheblicher Fortschritte bei der Effizienz der Verbrennungsmotoren liegen die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor gegenwärtig sogar etwas über den Werten von 1990. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben sich bereits auf einen Grenzwert von 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro km für neu zugelassene Pkw ab 2020 verständigt. Alternative Energien, die im Vergleich zu konventionellen Treibstoffen teilweise erheblich geringere Treibhausgasemissionen verursachen, stehen bereits heute zur Verfügung: Elektrizität

(Grünstrom), Wasserstoff, Power-to-X sowie Erd- und Flüssiggas. Diese alternativen Treibstoffe sind nicht nur klimafreundlicher, sondern mindern auch die Abhängigkeit von Mineralölimporten.

Umweltschutzerwägungen spielen international bei der Förderung von Elektromobilität eine immer größere Rolle. So setzt zum Beispiel China, einer der am schnellsten wachsenden Automobilmärkte weltweit, aufgrund der schädigenden Auswirkungen von Abgasen auf Umwelt und Menschen verstärkt auf elektrische Antriebe, die von der Regierung gezielt industriepolitisch gefördert werden.

Elektromobile Alternativen spielen gerade auch für den ÖPNV eine wichtige Rolle. Ein elektrisch angetriebener öffentlicher Nahverkehr reduziert nicht nur die Umweltbelastung in den Städten, sondern kann auch einen erheblichen Beitrag zu den im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 geforderten Einsparvolumina leisten. Daher ist es wichtig, dem ÖPNV eine besondere Rolle beim Marktausbau zukommen zu lassen.

Schließlich sehen wir die Möglichkeiten der Elektromobilität, auf geänderte Mobilitätsbedürfnisse zu reagieren. So werden elektrisch angetriebene Zweiräder (E-Bikes und Elektroroller) für die Mobilität noch weiter an Bedeutung gewinnen. Sie sind kostengünstiger als ein Auto, vergrößern – gerade für ältere Menschen – die persönliche Reichweite im Vergleich zu einem konventionellen Zweirad und erbringen den Nutzern Mobilitätszugewinne.

Elektromobilität verbessert nachhaltig den innerstädtischen Lieferverkehr, denn Elektrofahrzeuge sind emissionsarm, geräuscharm und bestens für kurze Strecken geeignet. Damit sind Elektroautomobile auch für das Car-Sharing von hoher Bedeutung. Gerade in Städten ziehen es immer mehr Menschen vor, kein eigenes Fahrzeug zu besitzen, sondern nur bei Bedarf ein Auto zu nutzen.

Bei der Entwicklung hin zu mehr Elektromobilität sind Industrie und Politik mit drei wesentlichen Herausforderungen konfrontiert:

- Der aktuell noch **hohe Preis** von Elektrofahrzeugen, den die potenziellen Nutzer nicht bezahlen können oder möchten: Attraktive Anreiz- und Finanzierungsprogramme sind daher ein wichtiger Baustein für den Markthochlauf. Potenzial für die Förderung der Elektromobilität bietet auch die öffentliche Beschaffung. Vertretbare Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge zu ermöglichen, ist aber nicht allein Aufgabe staatlicher Politik. Staatliche Fördermaßnahmen können die Bemühungen der Hersteller um bezahlbare Elektrofahrzeuge nur ergänzen, nicht ersetzen;
- Die **Reichweite** der Elektrofahrzeuge: Bislang sind die Kapazitäten der Batterien noch nicht groß genug, um längere Distanzen zurückzulegen. Solange das Wiederaufladen erhebliche Zeit in Anspruch nimmt, sind reine Elektrofahrzeuge nur für kurze und mittlere Strecken attraktiv und noch kein vollwertiger Ersatz für konventionell angetriebene Fahrzeuge. Die von der deutschen Automobilindustrie zunehmend angebotenen Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge können hier eine sinnvolle Brückentechnologie darstellen;
- Die in Deutschland noch **unzulängliche Ladeinfrastruktur** und einheitliche Zugangs- bzw. Bezahlssysteme: Die bisherigen Investitionen in die Ladeinfrastruktur reichen nicht aus. Es stellen sich zudem rechtliche Probleme. Bewohner von Mietshäusern und Mieter von Stellplätzen sehen sich mit Schwierigkeiten beim Laden und Abrechnen des Stromverbrauchs konfrontiert, da die momentane Ausgestaltung des Wohnungseigentumsgesetzes und des Mietrechtes diesbezüglich keine Möglichkeiten vorsieht. Arbeitgeber, die Ladepunkte für ein Wiederaufladen während der Arbeitszeit zur Verfügung stellen wollen, benötigen dafür praktikable Abrechnungsmöglichkeiten.

## Bisherige Maßnahmen

Die Bundesregierung hat bereits einige Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität ergriffen:

- die Gründung der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE), die als Beratungsgremium der Bundesregierung Industrie, Politik, Wissenschaft und Sozialpartner vereint, und von der wichtige Impulse und Initiativen ausgehen, um Deutschland zum Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln;
- die Einrichtung der gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität (GGEMO) als Ansprechpartnerin für die NPE für ressortübergreifende Maßnahmen zur Vorbereitung von Elektromobilität;
- die Verabschiedung des Gesetzes zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz);
- die Initiierung und Unterstützung der Schaufenster Elektromobilität und Modellregionen Elektromobilität;
- Forschungsinitiativen und -projekte wie das Schnellladenetz für Achsen und Metropolen (SLAM);
- den Aufbau der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie zur operationellen Begleitung von Maßnahmen und Projekten im Bereich der Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie;
- die Ausfinanzierung des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP I) bis 2018 und die Planungen für ein Folgeprogramm (NIP II);
- den Ausbau einer Schnellladeinfrastruktur an Autobahnraststätten;
- die Ausnahme-Verordnung des BMVI, die es erlaubt, elektrisch betriebene Kleintransporter bis zu 4,25 t mit einem Pkw-Führerschein zu fahren;
- die Verankerung von Beschaffungszielen und einer Sonderabschreibung im Aktionsprogramm Klimaschutz bzw. Nationalen Aktionsplan Energieeffizienz;
- die Mittel für Forschung und Entwicklung zur Elektromobilität werden bis 2019 auf einem Niveau von mindestens 210 Mio. Euro festgeschrieben.

## Vor uns liegende Aufgaben

Der geringe Markthochlauf bei Elektrofahrzeugen in Deutschland einerseits und die weitaus bessere Entwicklung auf diesem Gebiet in einigen anderen Ländern auf der anderen Seite zeigen, dass die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichend waren. Wenn es um die Förderung der Elektromobilität geht, ist in erster Linie die Automobilindustrie gefragt. Sie muss attraktive Konditionen für Käufer von Elektrofahrzeugen anbieten, Fahrzeuge mit größerer Reichweite und kürzeren Ladezeiten entwickeln und einen Beitrag beim Ausbau der Ladeinfrastruktur leisten. Die Erfahrung in anderen Ländern mit einem höheren Anteil an Elektrofahrzeugen zeigt, dass ohne politische Maßnahmen kurz- und mittelfristig kein signifikanter Anstieg der Elektromobilität zu erreichen ist.

Dazu müssen wir durchsetzen, dass die öffentliche Förderung der Elektromobilität auf solider finanzieller Grundlage fortgeführt wird. Dafür wollen wir im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel bis 2020 zusätzliche Maßnahmen ergreifen und Gelder bereitstellen. Wir erwarten, dass sich die Automobilindustrie daran in geeigneter Art und in angemessenem Umfang beteiligt.

Mit gezielten Anreizen der öffentlichen Hand wollen wir u.a. im Sinne des Beschlusses des SPD-Parteivorstandes vom 17.01.2016 „Ein Modernisierungspakt für Deutschland“ und des Gesetzentwurfs des Bundesrats zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität (BT-Drs. 18/5864) vom 26.08.2015 die vonseiten der Hersteller notwendigen Maßnahmen für einen Markthochlauf von Elektrofahrzeugen flankieren:

- eine Kaufprämie für privat genutzte Elektro-Fahrzeuge;
- eine befristete und degressive Sonderabschreibung von 50 Prozent im ersten Jahr für die gewerbliche Anschaffung von Elektro-Fahrzeugen;
- eine verbindliche Quote für Elektrofahrzeuge bei der öffentlichen Beschaffung, ergänzt durch eine umgekehrte Beweislast in den Beschaffungsrichtlinien („Hamburger Modell“);
- eine nachhaltige Förderung bedeutender Einzelprojekte aus den Schaufenstern Elektromobilität und Modellregionen Elektromobilität;
- gegenüber den Automobilherstellern auf eine Selbstverpflichtung für eine angemessene und steigende Quote für Elektrofahrzeuge zu drängen. Falls keine solche Selbstverpflichtung eingegangen wird, müssen Alternativen geprüft werden.

Weiterhin wollen wir den gezielten Ausbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur fördern. Das bedeutet,

- ein Ladeinfrastruktur-Programm aufzulegen, das öffentlich zugängliche Schnellladepunkte durch kofinanzierte Programme (Bund, Länder, Wirtschaft) fördert und dabei gemeinsame Standards setzt;
- die Vorgaben der EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zügig in nationales Recht umzusetzen. Um die fehlende Rechtssicherheit zu beseitigen, sollten schnell verbindliche Standards für Ladestecker für alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte festgelegt werden. Dabei muss sichergestellt werden, dass bereits installierte Ladepunkte Bestandsschutz genießen;
- den Aufbau einer Ladeinfrastruktur im Rahmen der EU-Richtlinie „Clean Power for Transport“ durch Pilotprogramme zu begleiten und die gewonnenen Erfahrungen für den weiteren Ausbau zu nutzen;
- Adapterlösungen für das schnelle Laden für Nutzer unterschiedlicher Steckersysteme zu erleichtern;
- im Energiewirtschaftsrecht klarzustellen, dass Betreiber von Ladepunkten Letztverbraucher sind, die nicht als Teil des Energienetzes über Netzentgelte finanziert werden;

- eine Steuerbefreiung für das Aufladen von Elektroautos beim Arbeitgeber einzuführen. Damit einhergehen sollen entsprechende Beratungsleistungen für Arbeitgeber, die Ladepunkte für ihre Belegschaft einrichten möchten;
- in der Praxis bestehende Hemmnisse beim Laden und Speichern in Mehrfamilienhäusern und an gemieteten Stellplätzen abzubauen, indem entsprechende Änderungen im Wohnungseigentumsgesetz (WEG) und im Mietrecht (BGB) vorgenommen werden.

Schließlich müssen wir Speichertechnologien gezielt fördern. Das bedeutet,

- Investitionen durch die Industrie in Batteriezellfertigung und verbindliche Zusagen zu Absatzperspektiven aus dieser Produktion durch die Automobilhersteller;
- durch gezielte Förderung von Forschung und Entwicklung Deutschland zu einem führenden Standort für die Zell- und Batterieproduktion zu machen und dabei eine nachhaltige Ökobilanz im Sinne des Kreislauf-Prinzips von den Vorstufen der Fertigung bis zur Entsorgung stets im Blick zu haben;
- die Aktivitäten zur Erforschung und Weiterentwicklung von Speichertechnologien zu vernetzen und zu bündeln;
- eine stärkere Konzentration auf die Nutzung regenerativer Energien sowohl bei der Produktion als auch beim Betrieb batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge zu verfolgen.

Im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität wollen wir auch veränderte Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen. Das bedeutet,

- ein Carsharing-Gesetz vorzulegen, das für die Kommunen bundesweit einheitlich Rechtssicherheit bei der Ausweisung von Park-/Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge, insbesondere solchen mit Elektroantrieb, schafft;
- den elektrisch angetriebenen ÖPNV technikoffen zu fördern;
- Information und Möglichkeiten zur Beratung für Städte und Gemeinden bei der Umstellung des ÖPNV auf elektrische Antriebe bereitzustellen;
- in Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie nachhaltige Konzepte und feste Ziele mit festen Zusagen beider Seiten für ein langfristiges Umdenken in der Branche zu entwickeln;
- bei der Planung und Umsetzung verkehrsbezogener Initiativen die veränderten Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu berücksichtigen;
- ressortübergreifend interdisziplinäre Forschung und Entwicklung nachhaltiger städtischer Mobilitätskonzepte, der Akzeptanz von Elektromobilität, vernetzter Mobilität und neuer Mobilitätsbedürfnisse sowie Aus- und Weiterbildung in diesem Bereich zu fördern.