

8-Punkte-Papier

Forderungen des LEE NRW für einen zügigen

Ausbau der Elektromobilität in Deutschland

27. Oktober 2015

Zu einer erfolgreich umgesetzten, ganzheitlichen Energiewende gehört auch eine mit Nachdruck verfolgte **Verkehrswende**: Der Mobilitätsbereich macht mit ca. 30 Prozent einen größeren Anteil am Endenergieverbrauch in Deutschland aus als der im Zusammenhang mit der Energiewende vorrangig diskutierte Stromsektor mit gut 20 Prozent (restlicher Anteil Wärmesektor: ca. 50 Prozent).

Anders als bei der dynamischen Entwicklung im Stromsektor stagniert der Anteil der Erneuerbaren Energien im Verkehrsbereich allerdings seit Jahren auf niedrigem Niveau (knapp über fünf Prozent auf Bundesebene). Die damit verbundene prägende Dominanz der fossilen Brennstoffe und der hohe Anteil des Verkehrssektors am Endenergieverbrauch spiegeln sich in der Klimabilanz wider: So stammen rund 16 % der Treibhausgasemissionen in Deutschland aus dem Verkehrsbereich. Dies macht deutlich, welche Herausforderungen die Energiewende und der Klimaschutz künftig auch gerade für den Verkehrsbereich darstellen.

Um diese Herausforderungen zu bewältigen und künftig eine klimafreundliche Mobilität sicherzustellen, ist die Elektromobilität ein zentraler Lösungsansatz. Allerdings kann die Elektromobilität nur dann klimafreundlich sein, wenn sie mit Strom aus Erneuerbaren Energien betrieben wird. Folglich ist ein **beschleunigter Ausbau der Elektromobilität auf Basis regenerativer Energien** von entscheidender Bedeutung.

Leider kommt der Ausbau der Elektromobilität in Deutschland derzeit nur schleppend voran. So sind trotz des Ziels der Bundesregierung, dass bis zum Jahr 2020 eine Million E-Fahrzeuge auf deutschen Straßen fahren, derzeit gerade einmal gut 26.000 Autos rein elektrisch unterwegs (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Stand 9/2015). Dennoch führt an einer verstärkten Nutzung der Elektromobilität kein Weg vorbei. Hierfür braucht es auf der einen Seite einen massiven **Ausbau der Ladeinfrastruktur** und auf der anderen Seite deutlich verbesserte **Anreize zum Kauf von Elektroautos**. Hierbei müssen sowohl monetäre als auch nicht-monetäre Maßnahmen genutzt werden, die zusammen die notwendige Dynamik entfachen.

Um den Ausbau der klimafreundlichen Elektromobilität in Deutschland schnellstmöglich voranzutreiben, fordert der LEE NRW daher:

Ausbau Ladeinfrastruktur

1. Da 80 bis 85 Prozent der Ladevorgänge zu Hause oder am Arbeitsplatz stattfinden, sollten Anreize geschaffen werden, die **Lademöglichkeiten auf Parkplätzen von Unternehmen** sicherstellen. Für die praktische Umsetzung ist es zudem wichtig, dass bisherige **bürokratische Hemmnisse abgebaut werden**. So sollte beispielsweise der geldwerte Vorteil, für das vom Arbeitgeber gewährte kostenfreie oder verbilligte Aufladen privater Elektroautos, steuerfrei sein.

2. Zum Teil schreckt die begrenzte Reichweite von Elektroautos potenzielle Interessenten ab („Reichweitenangst“). Daher sollte ein **flächendeckendes Netz von Schnellladesäulen entlang der Autobahnen und Bundesstraßen** installiert werden. Die Ankündigung der Bundesregierung, an Autobahnraststätten mehr als 400 Schnellladestationen zu installieren (durchschnittlich alle 30 Kilometer eine), ist hierfür ein richtiger erster Schritt. Generell ist beim Ausbau der Ladeinfrastruktur auch auf eine **hohe Kompatibilität der unterschiedlichen Lade- und Abrechnungssysteme** zu achten. Dabei sollte ein technologieutraler Ansatz gewählt werden, bei dem sich die beste Ladetechnik am Markt herausbilden kann und keine staatliche Vorfestlegung auf ein System erfolgt.
3. Mit dem **Elektromobilitätsgesetz (EmoG)** und der Straßenverkehrsordnung besteht ein ordnungspolitischer Rahmen, wie beispielsweise mit Parkplätzen an Ladesäulen oder der Benutzung von Busspuren umzugehen ist. Diese vorhandenen **Regelungen sollten auch in der Praxis konsequent und bindend umgesetzt werden**. Ferner sollte das EmoG auf rein elektrische Autos mit einer Reichweite von mindestens 100 km beschränkt werden, damit das Gesetz auch nur „wirkliche“ Elektroautos privilegiert.
4. Damit die Elektromobilität ihren Beitrag zur Energiewende und zum Klimaschutz leistet, sollte sich eine staatliche Förderung der Ladeinfrastruktur nur auf **Ladesäulen beziehen, die mit Strom aus Erneuerbaren Energien betrieben werden**.

Förderung Elektrofahrzeuge

5. Es sollten **Kaufanreize für Elektroautos** geschaffen werden. Zur Finanzierung wäre ein aufkommensneutrales Umlagesystem möglich, bei dem ein **Bonus für den Kauf eines Elektrofahrzeugs** gezahlt wird. Die Maßnahme könnte durch eine Umlage auf die Kfz-Steuer besonders klimaschädlicher Fahrzeuge gegenfinanziert werden, wodurch eine zusätzliche Belastung des Staatshaushalts ausbliebe.
6. Bund, Länder und Kommunen sollten mit gutem Beispiel vorangehen. Durch die Umstellung ihrer Fuhrparks und des ÖPNV auf Elektromobilität können sie wichtige Nachfrageimpulse setzen: Zukünftig muss daher der **Schwerpunkt bei Neuanschaffungen der öffentlichen Hand auf der Elektromobilität** liegen. Hier erscheint es notwendig, dass bei der öffentlichen Ausschreibung von Fahrzeugen Umweltaspekte künftig noch stärker Berücksichtigung finden, um öffentlichen Einrichtungen die Anschaffung von Elektroautos zu erleichtern.
7. Die **Kfz-Steuer sollte sich ausschließlich anhand des CO₂- bzw. Schadstoffausstoßes eines PKWs orientieren**. Hierdurch kann die Lenkungswirkung hinsichtlich einer umweltschonenden Mobilität erhöht werden. PKW mit niedrigem CO₂-Ausstoß sollten mit einem niedrigen Steuersatz belohnt, PKW mit hohen CO₂-Emissionen entsprechend höher belastet werden. **Elektrofahrzeuge sollten weiterhin von der Kfz-Steuer befreit werden**. Neben der Kfz-Steuer sollte auch die Zulassungsgebühr abhängig vom CO₂-Ausstoß sein, wie dies in Norwegen, Dänemark, Frankreich oder den Niederlanden bereits üblich ist.
8. Im Güterverkehr sollte durch die Förderung von Demonstrationsvorhaben, durch einen regulatorischen Rahmen und Finanzierungsmodelle der **Einsatz von leitungsgebundenen Hybrid-LKW** (z.B. Oberleitung oder Induktion) sowie der **Aufbau der dafür benötigten Infrastruktur** erfolgen. Die Mittel zum Aufbau der Infrastruktur könnten dabei beispielsweise aus der bestehenden LKW-Maut finanziert werden.