

Schriftliche Stellungnahme

E-Mobilität - Konzept als Grundlage von Wirtschaftsförderung und Standortmarketing

Mündliche Anhörung im Schleswig-Holsteinischen Landtag
2. November 2016, 10 Uhr

Matthias Knobloch
ACE Auto Club Europa e.V.
Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Märkisches Ufer 28
10179 Berlin
Tel.: 030 – 27 87 25 – 14

matthias.knobloch@ace.de
www.ace.de

Elektromobilität – Bedeutung und Verbreitung

Die Bundesregierung verfolgt mit dem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität zwei Ziele: Leittechnologie zu bieten und Leitmarkt zu sein. Die Idee dahinter ist es, durch Einsparungen von CO₂- und Lärm-Emissionen sowie dem Einsatz erneuerbarer Energie die Umwelt zu schützen und deutsche Autobauer im internationalen Wettbewerb zu stärken. Der Wunsch, Leittechnologie-Anbieter zu sein, hat sich erfüllt. Bei der (Weiter-)Entwicklung von Batterien und alternativen Antrieben sind deutsche Anbieter ganz vorne dabei.

Bereits 2009 hat die Bundesregierung eine Zielmarke vorgegeben: Um Deutschland zum Leitmarkt der Elektromobilität zu machen, sollen bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren – sowohl vollelektrisch betriebene Autos als auch Hybride. Nach dem zugehörigen Zeitplan müsste sich Deutschland momentan also in einer dynamischen Markthochlaufphase befinden – doch die Realität sieht anders aus. Nach den aktuellen Zulassungszahlen (Stand 30.06.2016) sind momentan lediglich 155.867 E-Mobile in Deutschland unterwegs – davon 130.365 Hybridfahrzeuge und nur 25.502 reine Elektrofahrzeuge.

Ohne eine klare Kurskorrektur bei der Förderung der Elektromobilität wird sich an der Entwicklung der Zulassungszahlen nichts Entscheidendes ändern, deshalb prognostizieren Experten für 2020 nur eine halbe Millionen zugelassener Elektroautos – womit das Regierungsziel, Deutschland zum Leitmarkt der E-Mobilität zu machen, weit verfehlt wird.

Was hemmt den Erfolg der E-Mobilität?

Es sind im Wesentlichen vier Gründe, die Neuwagenkäufer noch davon abhalten, sich für ein Elektromobil zu entscheiden: der hohe Anschaffungspreis, die Angst vor zu geringer Reichweite, die fehlende Ladeinfrastruktur sowie die zu lange Ladedauer. Das vielleicht größte Hemmnis besteht im Kostennachteil, der die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs über die gesamte Lebensdauer unrentabel macht. Ein Elektrofahrzeug kostet im Vergleich zu einem entsprechenden herkömmlichen Pkw durchschnittlich 5.000 bis 8.000 Euro mehr. Dies alles erinnert an das Henne-und-Ei-Dilemma. Denn ein teures Elektrofahrzeug kauft sich nur, wer keine Angst haben muss, es nicht überall und problemlos laden zu können. Wenn aber kaum entsprechende Fahrzeuge unterwegs sind, lohnt es sich auch nicht, in die Infrastruktur zu investieren.

Dazu kommen weitere Gründe. Wer mit seinem Elektroauto in Deutschland von Süd nach Nord oder Ost nach West fahren will, ist – wenn überhaupt genug Ladesäulen zur Verfügung stehen – mit einer unüberschaubaren Vielzahl an inkompatiblen Ladebezahlsystemen konfrontiert, was das Laden und dessen Abrechnung unnötig verkompliziert. Ein weiteres Hemmnis ist die Stecker-Vielfalt (drei verschiedene Systeme mit jeweils eigener Technik), die ein spontanes Laden oft ebenso unmöglich gestaltet. Hier wurde zwar mit der Einigung auf den Mennekes-Stecker für die Zukunft Abhilfe geschaffen, doch die anderen Systeme existieren zunächst einmal weiter.

Was fordert der ACE?

Der ACE Auto Club Europa spricht sich für ein intelligentes Gesamtpaket aus – mit folgenden Maßnahmen, von denen sowohl Privatkunden als auch Gewerbetreibende profitieren sollen.

Kaufprämien für Privatkunden:

1. Im April 2016 hat die Bundesregierung für den Erwerb eines Elektroautos eine Kaufprämie von bis zu 4.000 Euro und eine „Ladesäulen-Offensive“ für ganz Deutschland beschlossen. Seit Jahren fordert der ACE die finanzielle Unterstützung der neuen Technologie und sieht nun wesentliche Eckpunkte seiner Forderungen umgesetzt.
2. Die Einführung einer Kaufprämie in Höhe von 500 Euro für Privatkunden bei der Anschaffung eines elektromobilen Zweirads (Pedelec oder E-Bike)
Die Förderung von Elektrorädern fördert den Markt besonders im Stadtverkehr, wirkt sich positiv auf die Umweltbilanz aus und führt zur Entlastung der urbanen Verkehrsinfrastruktur.

Sonderabschreibungsmöglichkeiten für Geschäftskunden:

3. Die Einführung einer Sonderabschreibungsmöglichkeit für Gewerbetreibende, gestaffelt nach Jahren
Besonders im Gewerbebereich sind Steuererleichterungen sinnvoll, da hier die Kostennachteile gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen bedeutend kleiner sind. Unternehmen können auf diese Weise vom Kauf von Elektrofahrzeugen als Dienstwagen oder Flottenfahrzeugen überzeugt werden. Sie dienen als Türöffner für Elektromobilität, indem sie mittelfristig einen Gebrauchtwagenmarkt schaffen.

Ausbau der Ladeinfrastruktur:

4. Die Förderung von Ladestationen durch die Abschaffung des geldwerten Vorteils beim Laden am Arbeitsplatz sowie die Einführung von Subventionen für privat eingerichtete Ladesäulen

Die meisten Fahrzeuge sind eher „Stehzeuge“, sie stehen unter anderem acht Stunden pro Tag am Arbeitsplatz. Durch zusätzliche Ladesäulen verbessert sich zum einen die Ladeinfrastruktur, zum anderen können Bedenken hinsichtlich einer zu geringen Reichweite beseitigt werden.

5. Die Förderung des flächendeckenden Ausbaus der Ladeinfrastruktur unter Berücksichtigung von vereinheitlichten Ladebezahlsystemen

Der Wildwuchs unter den Ladesystemen hat zu einer negativen Wahrnehmung der schon vorhandenen Infrastruktur geführt. Hier gilt es gegenzuhalten. Ein einheitliches Bezahlsystem mit EC-Karte ist die einzig praktikable Lösung, ein neues zusätzliches Abrechnungssystem ist nicht notwendig.

Resümee: Warum ist ein neues Konzept der Förderung der Elektromobilität notwendig?

Steigende Kraftstoffpreise und der Rückgang der Ressourcen verlangen nach alternativen Antrieben, um die Mobilität der Menschen zu erhalten. Besonders in Ballungsräumen werden die Bürger durch Lärm- und CO₂-Emissionen belastet, was durch Elektromobilität aktiv aufgefangen wird. Vor allem Normalverdiener sollen die Möglichkeit bekommen, sich ein Elektrofahrzeug zu kaufen – neu oder gebraucht. Je mehr neue Elektrofahrzeuge auch in Schleswig-Holstein auf den Straßen unterwegs sind, desto höher ist ihre Sichtbarkeit, was wiederum die problemlose Nutzung im Auto-Alltag aufzeigt und zusätzliche Kaufanreize setzt. Auch kommen auf diese Weise mittelfristig immer mehr Elektrofahrzeuge auf den Gebrauchtwagenmarkt – und werden so für noch mehr Menschen erschwinglich.

Die Städte und Gemeinden in Schleswig-Holstein müssen heute Vorreiter in der Anwendung und Umsetzung solcher neuen Konzepte werden. Hier sind sowohl die Automobilhersteller, die großen ÖPNV Unternehmen als auch regionale Energieunternehmen und die Landesregierung selber gefordert, ihre gemeinsamen Anstrengungen zu verstärken. Der ACE unterstützt hier die Ansätze der Elektromobilität in Schleswig-Holstein.

Potenzial sieht der ACE im Einsatz von E-Fahrzeugen im ÖPNV, aber auch bei Dienstfahrzeugen, z.B. bei der Flotte der Landesregierung. Damit kann das Land eine echte Vorreiterrolle übernehmen. Ebenso kann das elektromobile Car-Sharing als Teil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements eingesetzt werden. Darüber hinaus könnten an Mobilitäts-Hubs Verleihstationen für Pedelecs und E-Bikes errichtet werden.

Jeder Technologiewandel ist mit sozialen Veränderungen verbunden. Um die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in diesen Transferprozess zu integrieren, muss aber auch Schleswig-Holstein, mit Veranstaltungen und diversen Maßnahmen über E-Mobilität informieren. Das Thema E-Mobilität ist eine globale Herausforderung und liegt in lokaler Verantwortung.

Grundsätzlich begrüßt der ACE sämtliche Initiativen und Projekte, die die Attraktivität der EMobilität in Schleswig-Holstein und bundesweit steigern. Auch wenn bundesweit nicht alle Projekte von großem Erfolg gekrönt waren, lässt sich festhalten: Elektromobilität macht Sinn – ganz besonders im System. Denn Elektromobilität ist ein entscheidender Baustein für die Entwicklung hin zur Stadt der Zukunft, in der die verschiedenen elektromobilen Verkehrsmittel im intermodalen Verkehrssystem intelligent miteinander vernetzt sind. Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist selbstverständlicher Teil eines integrierten Serviceangebots. Zudem kann Elektromobilität im Sinne einer zukunftsorientierten Verkehrs- und Stadtplanung integraler Bestandteil nachhaltiger Siedlungskonzepte sein, in Einfamilienhäusern ebenso wie im Rahmen elektromobiler Car-Sharing-Modelle für ein ganzes Wohnquartier oder einen Gewerbepark.

E-Mobilität als Wirtschaftsförderung kann funktionieren. Das Ziel muss sein, flächendeckend, also auch im Umland von Hamburg, Kiel und Flensburg bis 2020 Elektromobilität nutzbar zu machen. Letztendlich entscheidet die Nutzerakzeptanz darüber, welche Technologie sich am Markt durchsetzt. Es gibt zahlreiche Projekte in Deutschland, zudem wurde viel Geld investiert, um die praktische „Erfahrbarkeit“ von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen und ihre Alltagstauglichkeit zu demonstrieren. Wir müssen aber eine echte Mobilitätswende erreichen. Der Verbrennungsmotor blickt auf eine 125-jährige Geschichte zurück, die Entwicklung der Elektromobilität ist noch nicht am Ende der Entwicklung angelangt. Die Alltagstauglichkeit ist nachgewiesen. Bedauerlicherweise mangelt es an der Wirtschaftlichkeit und an der Bereitschaft, unser auf den Verbrennungsmotor ausgerichtetes Mobilitätssystem im Zeichen der neuen

Technologie im Sinne einer echten Mobilitätswende zu verändern. Die Zukunft der Mobilität ist automatisiert, vernetzt und elektrisch.

Insgesamt sieht der ACE für Schleswig-Holstein keinen akuten Handlungsbedarf. Das Land besitzt eine zentrale koordinierende Stelle für E-Mobilität, die den Wissens- und Erfahrungsaustausch fördert und die Strategie der Landesregierung umsetzt. Eine Vielzahl von Aktivitäten im Bereich der E-Mobilität und im Straßenverkehr gibt es bereits. Mehr tun kann man immer.