

NEUE MOBILITÄT – NEUE POTENZIALE

Forderungen des Mittelstands auf einen Blick

1. Nutzen für das Energiesystem erkennen
2. Alternative Antriebe für Flotten der öffentlichen Hand
3. Keine weiteren Kaufprämien aus Steuermitteln
4. Technologieoffene Förderung der Ladeinfrastruktur
5. Verteilnetzbetreiber bei Wahl der Ladepunkt-Standorte einbeziehen
6. Technologieoffene Forschungsförderung für Speicher und Antriebe
7. Keine politische Verteuerung der herkömmlichen Mobilität

Zukunft Elektromobilität

Der Elektromobilität gehört auch in Deutschland die Zukunft. Sie kann zur Lösung verschiedener Probleme – im Straßenverkehr aber auch im Energiesystem – beitragen und ganze Branchen wandeln.



Der zunehmende Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) macht die Fahrzeuge nutzerfreundlicher und damit attraktiver. Die IKT ermöglicht auch die Einbindung der Speicher der Fahrzeuge in ein intelligentes, dezentrales und zunehmend von Erneuerbaren Energien geprägtes Energiesystem. Damit können Elektrofahrzeuge einen systemdienlichen Beitrag zur Glättung der wetterabhängigen Stromeinspeisung leisten, indem sie Ausgleichs- und Regenergie anbieten. Zudem ist ein hoher Anteil Erneuerbarer

Energien an der Versorgung der Elektrofahrzeuge notwendig, um den ökologischen Mehrwert der Elektromobilität gegenüber anderen Antrieben zu erreichen. Hier ergibt sich eine Win-win-Situation aus der Kopplung der Sektoren Strom und Mobilität.

Klar ist jedoch, dass eine kritische Masse an Elektrofahrzeugen notwendig ist, um Relevanz für das Energiesystem zu erreichen. Der Mittelstand kann mit seiner Kundennähe, Flexibilität und Innovationskraft einen entscheidenden Beitrag zur Verbreitung der Elektromobilität leisten – ob als Zulieferer der Automobilindustrie, Händler oder Anbieter neuer Dienstleistungen.

Verbreitung alternativer Antriebe vor dem Durchbruch?

Derzeit steckt die Verbreitung alternativer Antriebe noch in den Kinderschuhen. Trotz der großen Potenziale überwiegt die Skepsis möglicher Interessenten. Über die Geschwindigkeit des Durchbruchs der Elektromobilität gehen die Meinungen auseinander. Eine Expertenbefragung im Rahmen der VDE-Studie „Vision IKT für Elektromobilität“ kommt zu dem Schluss, dass mit einer starken Verbreitung der Elektromobilität erst in den kommenden fünf bis zehn Jahren zu rechnen ist. Das Ziel von einer Million Elektrofahrzeuge im Jahr 2020 würde so verfehlt. Daran dürfte auch die für den Steuerzahler 600 Millionen Euro teure Kaufprämie nichts ändern. Trotz der von der Politik initiierten finanziellen Kaufanreize lag der Anteil der 2015 neu zugelassenen Elektro- und Hybridfahrzeuge an allen neu zugelassenen PKW bei lediglich 1,4 Prozent. Der Bestand betrug zu Beginn des Jahres 2016 mit weniger als 160.000 zugelassenen Elektro- und Hybridfahrzeugen sogar nur 0,3 Prozent an allen zugelassenen PKW. Dafür gibt es

im Wesentlichen drei Gründe: Technologien und Standards sind noch nicht etabliert, Kosten vor allem für Batterien sind zu hoch, die geringere Reichweite vieler Fahrzeuge schreckt Kunden ab. Hinzu kommt, dass es in Deutschland Ende 2015 lediglich 2.567 Ladestationen mit insgesamt 5.836 öffentlich zugänglichen Ladepunkten gab. Zum Vergleich: 2015 gab es in Deutschland mehr als 14.200 Tankstellen.

Auf der anderen Seite gibt es Signale des Wandels. Im wichtigen Absatzmarkt China nehmen die Zulassungen für Elektrofahrzeuge, gestützt durch staatliche Förderung und zunehmende Restriktionen gegenüber Verbrennungsmotoren, rasant zu. In Deutschland baut die Post künftig in Eigenregie elektrisch betriebene Zustellfahrzeuge. Nach und nach strebt das Unternehmen damit eine Flotte von 30.000 konventionellen Zustellfahrzeugen an. Auch die Vermarktung der kleinen Lieferfahrzeuge an andere Unternehmen ist in Planung. Der Elektroauto-Pionier Tesla erhielt innerhalb kurzer Zeit weltweit ca. 400.000 Vorbestellungen für den gut 30.000 Euro kostenden Mittelklassewagen „Modell 3“.

Potenziale Neuer Mobilität

Für eine flächendeckende Verbreitung müssen sich die Elektrofahrzeuge erst noch zur bezahlbaren und begehrten Alternative entwickeln. Die am schnellsten zu realisierenden Potenziale werden derzeit im innerstädtischen Verkehr durch Taxen und leichte Lieferfahrzeuge gesehen. Hier können die Elektrofahrzeuge auch einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung und Senkung der Feinstaubbelastung leisten. Auch die Flotte des Bundes sowie Firmenwagen-Flotten bieten sich schon heute für eine vermehrte Nutzung neuer Antriebe an. In ländlichen Räumen sind Hybridfahrzeuge mit höheren Reichweiten eine brauchbare Alternative.

Kaufprämie ist Steuer- verschwendung

Das von der Bundesregierung beschlossene Marktanreizprogramm zur Förderung der Elektromobilität sieht neben einer Förderung der Ladeinfrastruktur und steuerlichen Vorteilen für die Elektromobilität auch eine Kaufprämie für Elektro- und Hybridfahrzeuge vor. Bis zu 600 Millionen Euro aus Steuermitteln will der Bund dafür zur Verfügung stellen. Die Kaufprämie wird ohne nachhaltigen Effekt verpuffen, da sie keines der zentralen Probleme der Elektromobilität löst.

Diese bestehen derzeit vor allem in der geringen Reichweite der Fahrzeuge sowie der lückenhaften Ladeinfrastruktur. Die Kaufprämie kommt daher einer Steuergeldverschwendung gleich. Künftige Förderprogramme sollten darum auf Kaufprämien verzichten. Sinnvoller sind Anreize zum Aufbau der Ladeinfrastruktur sowie Steuerfreistellungen für Dienstwagen mit alternativen Antrieben.

Aufbau der Ladeinfrastruktur vorantreiben

Das Marktanreizprogramm umfasst auch die Förderung der Ladeinfrastruktur mit 300 Millionen Euro. Investitionen in die Ladeinfrastruktur sind sinnvoll, um den Nutzen der Fahrzeuge mit geringerer Reichweite zu steigern. Dabei ist nicht nur die öffentliche Ladeinfrastruktur zu fördern sondern auch die Ladeinfrastruktur auf Betriebsgeländen. Zudem sollte nicht nur Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gefördert werden. Sinnvoll ist ein technologieoffener Ansatz.



Wissen der Verteilnetzbetreiber nutzen

Der Ausbau der Stromladesäulen ist sinnvoll, stellt aber auch die Verteilnetzbetreiber vor neue Herausforderungen. Insbesondere bei Zunahme der Elektromobilität wird die Strom-

nachfrage in den betroffenen Verteilnetzen deutlich steigen. Hierfür müssen die technischen Voraussetzungen geschaffen werden. Zudem sollte die Expertise der Verteilnetzbetreiber bei der Wahl der Standorte der Ladesäulen mit einbezogen werden. Dies senkt die Kosten und stellt sicher, dass die Elektrofahrzeuge systemdienlich in das Energiesystem integriert werden können.

Technologieoffene Forschungsförderung

Neben der fehlenden Ladeinfrastruktur müssen die derzeit vorhandenen Speicher und alternativen Antriebe weiterentwickelt werden, um leistungsfähiger und kostengünstiger zu werden. Hierfür muss die Forschung weiter gefördert werden. Wichtig ist, dass auch hier ein technologieneutraler Förderansatz gewählt wird. Elektrische Batteriespeicher sind aussichtsreich. Aber auch die Brennstoffzellentechnologie hat ihre Vorteile. Eine vorzeitige politische Festlegung auf bestimmte Technologien sollte daher vermieden werden. Gerade an diesem Beispiel zeigt sich der Nutzen einer technologieneutralen steuerlichen Förderung von Forschung und Entwicklung, die der BVMW seit Jahren fordert.

Keine politische Verteuerung von herkömmlicher Mobilität

Alternative Antriebe haben Vorteile gegenüber konventionellen Antrieben. Dennoch entwickelt sich die Nachfrage langsamer als von der Bundesregierung gewünscht. Der Grund: die angebotenen Lösungen überzeugen die Kunden nicht. Die Lösung liegt in der Verbesserung alternativer Antriebe, nicht in der Verteuerung konventioneller Mobilität. Alarmierend deshalb ist der Vorschlag des Umweltbundesamtes, die Anschaffung von Elektromobilen durch „Autos mit hohem Verbrauch und hohen CO₂-Emissionen“ finanzieren zu lassen. Ziel solle es sein, die Anschaffung von Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben zu verteuern. Eine politische Verteuerung der Anschaffung oder des Betriebs von Benzin- und Dieselfahrzeugen lehnt der BVMW ab. Solange Fahrzeuge mit alternativen Antrieben nicht die gleichen Vorteile wie Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben bieten, müssen diese verbessert, nicht die anderen unattraktiver gemacht werden. Eine politische Verteuerung herkömmlicher Antriebe würde mittelständische Unternehmen belasten und deren Wettbewerbsfähigkeit weiter schwächen.

Der BVMW vertritt im Rahmen der Mittelstandsallianz 270.000 kleine und mittlere Unternehmen mit ca. 9 Millionen Mitarbeitern. Über 300 Repräsentanten haben jährlich rund 700.000 direkte Unternehmerkontakte. Der BVMW organisiert mehr als 2.000 Veranstaltungen pro Jahr.

Kontakt:

Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW) e. V.
Bereich Volkswirtschaft & Politik
Potsdamer Straße 7 / Potsdamer Platz, 10785 Berlin
Tel.: +49 (0)30 533206-0, Fax: +49 (0)30 533206-50
politik@bvmw.de, www.bvmw.de