

Nachgefragt eMobilität im Wahljahr 2013

Vor dem Hintergrund der bevorstehenden Bundestagswahl am 22. September 2013 haben wir die im Bundestag vertretenen Parteien um ein ausführliches Feedback zum Thema Neue Mobilität gebeten. Welche Maßstäbe legen CDU/CSU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE sowie FDP an, wenn es um die Gestaltung der Verkehrswende in der nächsten Legislaturperiode und darüber hinaus geht? Welche konkreten Maßnahmen haben sie auf ihrer Agenda, um Elektromobilität langfristig auf unsere Straßen zu bringen?

Im Folgenden finden Sie eine auf die wesentlichen Punkte reduzierte Zusammenfassung. Die vollständigen Antworten aller Parteien finden Sie auf der BEM-Webseite unter www.bem-ev.de/politik/wahlprufsteine.

Vision Mobilität der Zukunft

Für den BEM ist die Mobilität der Zukunft intelligent, vernetzt, erneuerbar und elektrisch. Die Mobilität von morgen ist geprägt durch ein hohes Maß an Interoperabilität zwischen verschiedenen öffentlichen Verkehrsangeboten und dem motorisierten Individualverkehr. Es wird nicht mehr ein Fahrzeug für alle Zwecke geben, sondern für jede Situation das richtige Fahrzeug, vom Pedelec, über den eScooter, Straßenbahnen und eBusse, bis hin zum eAuto. Besitzen steht nicht mehr im Vordergrund - on Demand heißt das Zauberwort. Bequem, nutzerfreundlich, ökonomisch sinnvoll und Ressourcen schonend. Wir haben die agierenden Bundestagsparteien zu ihrer Vision der Mobilität der Zukunft und der Rolle von Elektromobilität dabei befragt.

Bündnis 90 / Die Grünen

- Neue Mobilitätsangebote, die eine Kombination von Fuß, Rad, Bahn, Bus und Carsharing auf einer Strecke ermöglichen
- Energiewende im Verkehr

»Wir schaffen Zukunft, indem wir die Energiewende auch im Verkehr umsetzen. Wir wollen weg vom Öl und setzen auf nachhaltige, regenerative Antriebe und auf Elektromobilität mit Strom aus Erneuerbaren Energien.«

CDU/CSU

- Optimale Verzahnung aller Verkehrsträger
- Alternative Antriebskonzepte mit besonderem Augenmerk auf eMobilität
- eMobilität als große wirtschaftliche Chance für Industrie und Arbeitsplätze

»Der Verkehr soll umweltfreundlicher und unabhängiger vom knappen und teuren Erdöl werden. Zukunftsfähige Verkehrspolitik bedeutet für uns, alle Verkehrsträger im Blick zu haben und möglichst optimal miteinander zu verzahnen. Wir setzen auf alternative Antriebskonzepte.«

SPD

- Mobilität von morgen: innovativ, bezahlbar, ökonomisch effizient, umweltfreundlich
- Elektromobilität auf Basis Erneuerbarer Energien ist Teil dieses Angebots

»Elektromobilität hat aber nur Chancen, wenn es entsprechende Fahrzeuge zu akzeptablen und marktfähigen Preisen gibt, eine entsprechende Infrastruktur und genügend Strom aus Erneuerbaren Energien vorhanden sind.«

FDP

- Miteinander eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsangebotes und bezahlbaren, klimaverträglichen Individualverkehrs
- Schlüsselrolle der Elektromobilität für alle Verkehrsträger

»Mobilität ist und bleibt eine Voraussetzung für die persönliche Freiheit jedes Einzelnen und für die volkswirtschaftliche Entwicklung des Standorts Deutschland. Für uns sind individuelle Mobilität und Klimaschutz High-Tech-Themen. Darin wird Elektromobilität eine Schlüsselrolle einnehmen. Dies gilt für alle Verkehrsträger, nicht nur für den Straßenverkehr.«

DIE LINKE

- Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Schiff
- Personen-Verkehr der Zukunft als überwiegend öffentlicher Verkehr
- Skepsis gegenüber EV, Potenzial aktuell eher in Hybrid-Fahrzeugen

»Wir wollen das Verkehrssystem zukunftsfähig umgestalten. Jedem Verkehrsträger kommt darin auf Grund seiner spezifischen Vorteile eine besondere Rolle zu. Da es die Automobilindustrie versäumt hat, sparsame Pkw und Lkw zu entwickeln kann dies dramatische Auswirkungen auf den Verkehr haben. Dies ist gleichsam die Chance für Elektromobilität.«

Verkehrswende

Die Verkehrsströme in Deutschland und der EU wachsen stetig. In den letzten 20 Jahren ist die Personenverkehrsleistung in der BRD um ein Viertel und der Güterverkehr um mehr als die Hälfte gewachsen. Drei Viertel der Güter-Transporte finden auf der Straße statt. Der Kfz-Bestand hat sich hierzulande seit 1970 auf über 50 Millionen Fahrzeuge verdreifacht. Die Zahlen machen deutlich: Deutschland braucht eine Verkehrswende, die langfristig CO₂-neutral ist, die Lebensqualität durch Lärm und Abgase nur geringfügig beeinträchtigt, die Mobilität bezahlbar hält und auch die Erreichbarkeit in ländlichen Regionen gewährleistet. Der BEM wünscht sich daher Rahmenbedingungen, die den Aufbau intermodaler Verkehrssysteme fördern. Welche Maßnahmen und Anreize setzen die verschiedenen Parteien, um die Verkehrswende zu gestalten?

CDU/CSU

- Vorrangiges Mittel: Forschungsförderung mit einer Milliarde Euro pro Jahr
- Vorbildwirkung der Öffentlichen Hand und indirekte Anreize: Befreiung von KFZ-Steuer, Verbesserungen bei Dienstwagenbesteuerung, Nutzung von Sonderparkplätzen und Busspuren in Innenstädten

»Im Energiekonzept haben wir uns ehrgeizige Ziele für den Verkehrsbereich gesetzt: einen geringeren Schadstoffausstoß - insbesondere bei Feinstaub und Stickoxiden - sowie einen verminderten Flächen- und Ressourcenverbrauch. Wir wollen, dass alle Verkehrsträger in den kommenden Jahren einen eigenen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz erbringen.«

SPD

- Bedarfsgerechte Infrastruktur und bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger
- Effizienzsteigerungen bei Antrieben und Kraftstoffen, Umstellung auf erneuerbare Energiequellen
- Umbau der Bundesverkehrswegeplanung zu einer verkehrsträgerübergreifenden Netzplanung
- 2 Mrd Euro zusätzlich für die Bundesverkehrswege
- Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Straßen

»Wir wollen zwei Milliarden zusätzlich jährlich für die Bundesverkehrswege zur Verfügung stellen und zur weiteren Finanzierung wird die Lkw-Maut auf alle Straßen ausgedehnt. Unser Ziel ist es, mehr Verkehr auf Schiene und Binnenschiff zu bringen und die Zahl der Staus auf Deutschlands Straßen drastisch zu verringern. Dazu wird es ein Nationales Verkehrswegeprogramm geben, in das 80% der Neu- und Ausbaumittel fließen.«

FDP

- Kurzfristig greifende Maßnahmen: Verringerung von Staus, Implementierung intelligenter Verkehrsmanagementsysteme, verbesserte Luftraumstrukturen im Flugverkehr sowie kapazitätssteigernde Leit- und Sicherungstechnik im Schienenverkehr
- Förderung der technischen Optimierung und Verbrauchsenkung bei Fahrzeugen und Antriebstechniken

»Eine Gestaltung der so genannten Verkehrswende durch altbackene Konzepte, also Abkassieren der Autofahrer, das Predigen von Askese und Verboten sowie einseitige Belastung unserer Volkswirtschaft im internationalen Wettbewerb, lehnen wir ab. Die Strategie der FDP für eine klimaverträgliche Mobilität orientiert sich an kurz-, mittel- und längerfristigen Perspektiven.«

Bündnis 90 / Die Grünen

- Reduktion der Treibhausgasemissionen des Verkehrs um 20% bis 2020
- Bis 2040 nahezu komplette Umstellung des Verkehrs auf Erneuerbare Energien

»Das ist ehrgeizig, aber möglich: Durch die Vermeidung überflüssiger Transporte, die Verlagerung von Verkehr auf Bahn und Fahrrad sowie die flächendeckende Einführung von nachhaltigen, regenerativen Antrieben bei gleichzeitigem Ausbau der Infrastruktur der Erneuerbaren-Energien-Stromversorgung.«

DIE LINKE

- Verschärfte Grenzwerte für Geschwindigkeiten, Schadstoffe, Lärm und den Energieverbrauch für Pkw, Lkw, Flugzeuge, Züge und Schiffe
- Reformierung der Dienstwagenbesteuerung im Sinne einer Besserstellung sparsamerer Fahrzeuge
- Umwandlung der Pendlerpauschale in eine Zulage
- Umstellung der Kfz-Steuer für neu angeschaffte Fahrzeuge einzig auf Basis der Umweltbelastungen

»Die Konsequenzen des drohenden Klimawandel und des zu befürchtenden massiven Anstiegs des Ölpreises im Verkehr dürfen nicht weiter vernachlässigt werden. Neben der auf eine langfristige Änderung des Modal-Split ausgerichteten grundlegenden Verkehrspolitischen Strategie bedeutet diese Herausforderung auch, dass wir Energie wesentlich sparsamer verwenden müssen. Nicht erst in 10 oder 20 Jahren, sondern wir müssen damit jetzt anfangen.«

CO₂-Grenzwerte

Der Verkehrssektor ist ein wesentlicher Treiber des Klimawandels. Circa 20% des in der Bundesrepublik ausgestoßenen CO₂ gehen auf sein Konto. Die EU-Kommission hat daher 2012 verbindliche Flottenzielwerte für die Automobilhersteller vorgeschlagen. Bis 2015 soll der durchschnittliche CO₂-Ausstoß pro Herstellerflotte 130g CO₂/km betragen, bis 2020 95g CO₂/km. Besonders emissionsarme Fahrzeuge, darunter auch Elektrofahrzeuge, können durch so genannte Super-Credits mehrfach auf die Flotten angerechnet werden. Der BEM hält ambitioniertere CO₂-Zielwerte für erstrebenswert, denn schon 2012 wurde von vielen Fahrzeugherstellern das Flottenziel für 2015 beinahe erreicht. Für 2020 fordert der BEM daher einen verbindlichen Grenzwert von 80g/km. Für welche Flottenzielwerte setzen sich die einzelnen Parteien ein und wie ist ihre Position zum Thema Super-Credits?

Bündnis 90 / Die Grünen

- 80g CO₂/km (3-L-Auto) bis 2020, 60g CO₂/km (2-L-Auto) bis 2025
- Super-Credits als Anreiz für Hersteller, Elektroautos in den Markt zu bringen

»Super-Credits schaffen einen Anreiz für die Hersteller (...), gleichzeitig besteht die Gefahr, dass der Durchschnittsgrenzwert dadurch aufgeweicht wird. Die Super-Credits sollten begrenzt und degressiv ausgestaltet werden, um den Anreiz zu setzen, Elektroautos möglichst früh in den Markt einzuführen.«

FDP

- Kfz-Steuerbefreiung für eAutos und 1%-Dienstwagenregelung bereits umgesetzt
- Kontinuierliche Anrechnung der Super-Credits, auch zwischen 2015 und 2020

»Mit Blick auf die europäischen CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw ist es aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, dass Elektroautos hier bis 2015 und dann wieder ab 2020 begünstigt werden sollen - nicht aber in den Jahren dazwischen. Die FDP hat sich klar in diesem Sinne positioniert und dafür eingesetzt, dass die besondere Anrechnung der Elektroautos auf die Flottengrenzwerte kontinuierlich ausgestaltet wird.«

DIE LINKE

- CO₂-Grenzwert von 80g/km bis 2020, 60g CO₂/km bis 2025
- Super-Credits sind keine Option, Alternative: Well-to-Wheel-Betrachtung in der Grenzwertdebatte

»Die Super-Credits haben einen ähnlichen Nachteil wie die milliardenschwere Förderung im Rahmen der Nationalen Plattform: sie erreichen nur die großen Massenhersteller. Kleine Produzenten etwa von Leichtmobilen werden dadurch nicht gefördert. Die Gesamt-CO₂-Bilanz wird auf diese Weise nicht beachtet und eine Senkung des Klimagasausstoßes nicht erreicht.«

CDU/CSU

- CO₂-Grenzwert von 95 g/km bis 2020
- Befürwortung der Super-Credits

»Super-Credits schaffen Anreize, besonders effiziente und umweltfreundliche Antriebstechnologien wie die Elektromobilität frühzeitig auf den Markt zu bringen. Damit lässt sich auch das CO₂-Flottenziel weiter reduzieren, ohne der deutschen Wirtschaft zu schaden.«

SPD

- CO₂-Grenzwert von 95g/km bis 2020
- Super-Credits als eine mögliche Option

»Auf europäischer Ebene werden wir uns weiterhin für ambitionierte Grenzwerte bei Pkw-Neufahrzeugen einsetzen. Dabei setzen wir uns für eine kluge Abwägung zwischen den Klimaschutzzielen und den Belangen des Industriestandortes Deutschland ein.«

Anreize zur Verbreitung von Elektroautos/Privatkunden

Elektromobilität hat hierzulande bei den Käufern noch mit verschiedenen Imageproblemen zu kämpfen, erst knapp 8.000 Elektroautos rollen auf Deutschlands Straßen, die meisten davon für gewerbliche Zwecke. Das Ziel der Bundesregierung, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen, ist insgesamt noch in weiter Ferne. Welche monetären und nicht-monetären Anreize wollen die jeweiligen Parteien schaffen, um Elektromobilität in der kommenden Legislaturperiode sichtbar auf die Straße zu bringen? Wie stehen sie zur Einführung einer Kaufprämie für Elektroautos und einer rein CO₂-basierten Kfz-Steuer nach dem Bonus-Malus-System?

SPD

- Anreize im Steuer- und Verkehrsrecht, u.a das bevorzugte oder kostenlose Parken
- Anreize für Taxi- und Firmenflotten
- Umstellung der öffentlichen Flotten
- Option: stärkere Ausrichtung der Kfz-Steuer am Ausstoß von Treibhausgasen mit höherer Steuerbegünstigung für reine Elektrofahrzeuge

»Wir brauchen einen europäischen Pakt für Elektromobilität. Es geht um die Entwicklung von Smart-Grids, mehr Forschung und Entwicklung in Ladetechnologie. Dazu gehört auch die Förderung innovativer Mobilitätskonzepte.«

CDU/CSU

- Keine direkten Kaufanreize
- Indirekte Kaufanreize: Befähigung der Kommunen zur Gewährung regionaler Privilegien (kostenfreies Parken, Busspurnutzung), Einführung einer blauen Plakette

»Direkte Kaufanreize werden abgelehnt. Um Elektromobilität voranzutreiben, ist es Aufgabe der Politik, einen sinnvollen Rahmen für einen Wechsel hin zu nachhaltiger Mobilität zu setzen. Aber letztlich müssen die Produkte wettbewerbsfähig sein und sich am Markt durchsetzen. In der nächsten Legislaturperiode müssen weitere indirekte Kaufanreize geschaffen werden.«

DIE LINKE

- Rein CO₂-basierte Kfz-Steuer mit Zu- und Abschlägen entsprechend der europäischen Emissionsklassen für neu angeschaffte Fahrzeuge
- Keine dauerhafte Befreiung von eAutos bei der Kfz-Steuer
- Bester Innovationstreiber für alternative Antriebe: harte europäische CO₂-Obergrenzen

»Wir setzen bei der staatlichen Förderung alternativer Mobilität insbesondere auf die Unterstützung von Sharing-Projekten sowie auf eine Verzahnung öffentlicher und individueller Mobilität. Eine rein CO₂-basierte Kfz-Steuer mit Zu- und Abschlägen entsprechend der europäischen Emissionsklassen befürworten wir für neu angeschaffte Fahrzeuge.«

FDP

- Nachhaltige Forschungsförderung anstelle von Kaufanreizen
- Förderung von Elektromobilität darf keine Dauersubvention sein

»Die von der FDP präferierte Förderung von Forschung und Entwicklung hingegen führt zu langfristig nachhaltigem Wirtschaftswachstum. Eine Kaufprämie für Elektroautos lehnen wir daher ab. Was die Besteuerung betrifft, hat die FDP bereits durchgesetzt, dass die Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge von 5 auf 10 Jahre verlängert wird. Außerdem werden Nutzer von Elektro-Dienstfahrzeugen bei der Versteuerung des geldwerten Vorteils nicht mehr benachteiligt.«

Bündnis 90 / Die Grünen

- Reform der Dienstwagenbesteuerung und Kfz-Steuer durch Ausrichtung am CO₂-Ausstoß
- Schaffung von Anreizen nach dem Bonus-Malus-System für die Anschaffung von Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 50 g/km

»Wir GRÜNE wollen sowohl die Dienstwagenbesteuerung als auch die Kfz-Steuer grundsätzlich reformieren und an CO₂ ausrichten. Im Rahmen dieser Reform sollen auch Anreize nach dem Bonus-Malus-System für die Anschaffung von Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 50 g/km geschaffen werden.«

Förderung der Elektromobilität in öffentlichen Fuhrparks

Mit einer erhöhten Nachfrage nach umweltfreundlichen Produkten kann die öffentliche Hand ein wichtiges Signal für die Hersteller von Elektrofahrzeugen setzen und dazu beitragen, diese am Markt zu etablieren. Aufgrund klammer Kassen sind Fuhrparkmanager bei Bund, Ländern und Kommunen häufig gezwungen, sich für das finanziell günstigste Angebot zu entscheiden; Umwelt-Aspekte und Total-Cost-of-Ownership-Berechnungen spielen noch eine untergeordnete Rolle. Der BEM setzt sich für eine kurzfristige Verabschiedung von Beschaffungsrichtlinien ein, die eine schrittweise Umstellung öffentlicher Fuhrparks auf alternative Antriebe vorsehen. Welche politischen Maßnahmen streben die Parteien an, um Elektromobilität in öffentlichen Fuhrparks zu fördern, dadurch den Markt für Elektrofahrzeuge zu stimulieren und gleichzeitig ein sichtbares Zeichen für den Klimaschutz zu setzen?

Bündnis 90 / Die Grünen

- Anpassung der Vergaberegeln: 10% der neu angeschafften oder neu angemieteten Fahrzeuge sollen weniger als 50g CO₂/km emittieren

»Ein solches Beschaffungsprogramm gibt es nicht und scheitert teilweise schon an den Vergaberegeln, die bis dato nicht verändert wurden. Wir wollen die Vergaberegeln dahingehend ändern, dass Elektrofahrzeuge unter Berücksichtigung der Lebenszykluskosten betrachtet werden sollen.«

SPD

- Umrüstung von Fahrzeugen der öffentlichen Verwaltung

»Bei der Nachfrage nach innovativen Mobilitätslösungen muss die öffentliche Hand eine Vorreiterrolle spielen: das muss sich in den Beschaffungsprogrammen widerspiegeln, zum Beispiel bei der Umrüstung von Fahrzeugen der öffentlichen Verwaltung. Wir wollen eine konzertierte Aktion mit entsprechenden Aktivitäten.«

FDP

- Verstärkte Berücksichtigung elektrischer Fahrzeuge bei der öffentlichen Beschaffung

»Die FDP ist dafür, bei der Ausschreibung zur Beschaffung von Fahrzeugen durch die öffentliche Hand und auch durch Unternehmen mit mehrheitlicher staatlicher Beteiligung Elektrofahrzeuge verstärkt zu berücksichtigen. Es kann hier jedoch nur um Maßnahmen mit Leuchtturm- oder Vorbildfunktion gehen. Eine indirekte Subventionierung der Elektromobilität durch massenhafte Beschaffungen in öffentlichen Fuhrparks ist nicht möglich.«

CDU/CSU

- Verstärkte Berücksichtigung elektrischer Fahrzeuge bei der öffentlichen Beschaffung

»Wir setzen uns dafür ein, dass bei der öffentlichen Beschaffung sowohl die Bundesregierung als auch der Bundestag verstärkt Elektrofahrzeuge in ihre Flotte einbeziehen. Als Bemessungsgrundlage sollte allerdings anstatt des CO₂-Ausstoßes die elektrische Mindestreichweite von 30 Kilometern angestrebt werden.«

DIE LINKE

- Verstärkte Berücksichtigung von sozialen und ökologischen Vorreiterprodukten und -technologien bei der öffentlichen Beschaffung

»Wir setzen uns dafür ein, ein Konzept innovativer Beschaffung für die Verwaltung in allen Bundeseinrichtungen wie Ministerien, Forschungseinrichtungen der Ressortforschung etc. umzusetzen. Wir fordern von der Bundesregierung, dass sie bei der Beschaffung von Fahrzeugen den CO₂-Grenzwert für 2020 bereits deutlich früher einhält.«

Elektromobilität in Firmenflotten

Neben öffentlichen Flotten zählen private Flottenbetreiber zu den wichtigsten Erstkunden von Elektrofahrzeugen. Hier werden in der Regel hohe Fahrleistungen erzielt, wodurch sich die höheren Anschaffungskosten der Elektrofahrzeuge schneller amortisieren. Für den BEM geht die Neuregelung der Dienstwagenbesteuerung für eAutos noch nicht weit genug. Die Begrenzung der anrechenbaren 20kWh ist besonders für Dienstwagen ein Problem, da hier grundsätzlich größere Fahrzeuge zugelassen werden. Hier sollte nach Meinung des Verbandes die Begrenzung abgeschafft werden. Der BEM wünscht sich außerdem eine zeitlich befristete 0%-Regelung, um ein echtes Zeichen pro eMobilität zu setzen. Welche Anreize wollen die Parteien im Bundestag schaffen, um Elektromobilität in privaten Firmenflotten zu fördern?

Bündnis 90 / Die Grünen

- Reformierte Dienstwagenbesteuerung

»Der vorgesehene Nachteilsausgleich kann nur ein erster Schritt sein. Er ist überdies falsch angelegt, weil er statt eine klare CO₂-Grenze von 50g/km vorzugeben technische Vorgaben macht. Wir wollen eine reformierte Dienstwagenbesteuerung, die es für Unternehmen und Arbeitnehmer, denen ein Dienstwagen für die private Nutzung überlassen wird, attraktiv macht, Fahrzeuge mit einem geringen CO₂-Ausstoß zu wählen.«

FDP

- Keine weitere Benachteiligung für Nutzer von Elektrodienstwagen durch Abzugsfähigkeit der Batteriekosten
- Sonst keine Vergünstigungen oder Subventionierung privater Flotten

»Die FDP hat bereits einen wesentlichen Aspekt zur Förderung von Elektromobilität in privaten Firmenflotten durchgesetzt. Die Nutzer von Elektro-Dienstwagen werden bei der Versteuerung des geldwerten Vorteils zukünftig nicht mehr benachteiligt. Dies geschieht indem bei der Besteuerung der Listenpreis künftig um die Kosten des Batteriesystems gemindert wird. Dadurch entfallen bisherige Nachteile bei der Einkommenssteuer für denjenigen, der statt eines konventionellen Fahrzeugs einen Elektro-Dienstwagen fährt. Darüber hinausgehende Vergünstigungen oder Subventionen privater Fahrzeugflotten halten wir nicht für erforderlich.«

SPD

- Beseitigung der Benachteiligung von Elektro- und Hybridfahrzeugen im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung

»Die SPD hat deshalb die im Amtshilferichtlinien-Umsetzungsgesetz vorgenommene Änderung der Besteuerungsregelungen unterstützt. Der höhere Listenpreis von Elektro- und Hybridfahrzeugen wird künftig für die Zwecke der Dienstwagenbesteuerung in Abhängigkeit von Batteriekapazität und Anschaffungsjahr gemindert. Damit wird eine Angleichung der Besteuerungsgrundlagen zwischen Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren erreicht.«

DIE LINKE

- Aufklärungsarbeit über die Möglichkeiten, Chancen und Restriktionen elektrifizierter Fahrzeuge für private Flottenbetreiber durch die NPE

»Für private Flottenbetreiber sehen wir in erster Linie Aufklärungsarbeit über die Möglichkeiten und Chancen, aber auch Restriktionen elektrifizierter Fahrzeuge als wichtig an. Diese sollte über die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) geleistet werden.«

CDU/CSU

- Einführung einer Sonderabschreibung für Abnutzung (Sonder-AfA): Anreiz zur Berücksichtigung von Elektrofahrzeugen für Unternehmen; minimale Haushaltsbelastung

»Wir setzen uns für die Einführung einer Sonderabschreibung für Abnutzung (Sonder-AfA) ein. Eine solche Maßnahme berücksichtigt Prognosen, dass Unternehmensflotten eine besondere Bedeutung beim Marktstart der Elektromobilität haben. Auch würde eine solche Steuerstundung die öffentlichen Haushalte kaum belasten.«

Aufbau Ladeinfrastruktur

EU-Verkehrskommissar Siim Kallas kündigte im Januar 2013 an, ein europaweit flächendeckendes Ladenetzwerk schaffen zu wollen. Allein in Deutschland soll es demnach bis 2020 rund 150.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte geben. Auf diese Weise soll das Henne-Ei-Problem gelöst werden: Die Investition in flächendeckende Ladeinfrastruktur lohnt sich erst, wenn es genügend Nutzer von eFahrzeugen gibt, genügend Nutzer wird es erst geben, wenn eine flächendeckende Infrastruktur zur Verfügung steht. Bei vielen Experten ist dieser Plan umstritten. Der BEM begrüßt grundsätzlich den Willen, ein flächendeckendes Ladenetz für eFahrzeuge aufzubauen. Wichtig ist dabei jedoch, die Bedarfsgerechtigkeit nicht aus den Augen zu verlieren. Geladen werden muss dort, wo lange Standzeiten zu erwarten sind. Das heißt: zu Hause, am Arbeitsplatz, sowie im Parkhaus während des Einkaufens. Hier empfehlen sich besonders verbesserte Abschreibungsmöglichkeiten für den privaten Aufbau von Ladestationen. Gleichzeitig muss der Gesetzgeber sich dafür einsetzen, dass dem Aufbau von Schnellladepunkten an großen Bundesstraßen und Autobahnen keine Hindernisse im Weg stehen.

Wie stehen die Parteien zu diesem EU-Vorstoß und welche Lösungsansätze bieten sie an, um in Deutschland und Europa eine bedarfsgerechte und standardisierte Ladeinfrastruktur zu etablieren?

CDU/CSU

- Integration von Lademöglichkeiten in vorhandene Stadtmöbel und Straßenbeleuchtung
- Berücksichtigung von Lademöglichkeiten bei Neubauten

»Bei der Ladeinfrastruktur sind flexible Lösungen notwendig. So sollten insbesondere auch mobile Verbrauchserfassungslösungen in Betracht gezogen werden. Bei einer solchen Lösung bringt der Fahrzeugnutzer die Abrechnungstechnik (Stromzähler, Online-Kommunikation etc.) als Teil des Fahrzeugs oder des Ladekabels zum Ladeort mit. Als Ladepunkte genügen dann spezielle Steckdosen, die lediglich identifizier- und schaltbar sind.«

SPD

- Verantwortung der öffentlichen Hand und privaten Anbieter zur Entwicklung einer Ausbaustrategie
- Technologieoffenheit und Vermeidung von Fehlanreizen

»Wir wollen die europäische Initiative nutzen, um unsere Erfahrungen einzubringen und auf internationale Standards zu drängen. Die aufzubauende Ladeinfrastruktur muss für alle Nutzer einen diskriminierungsfreien Zugang garantieren. Eine Ausbaustrategie ist das Ziel, in der sich sowohl die öffentliche Hand als auch die privaten Anbieter klar zu ihrer Verantwortung bekennen. Denkbar sind für uns öffentlich-private Investitionsmodelle, wie sie z.B. bei der H2-Mobility-Initiative praktiziert werden.«

FDP

- Ordnungspolitische Maßnahmen: Anpassung des Stadtplanungsrechtes an zukünftig veränderte Mobilitätskonzepte und den notwendigen Aufbau von Ladestationen im öffentlichen Raum
- Kommunale Sonderregelungen im Straßenverkehrsrecht: beispielsweise Bereitstellung öffentlicher Parkplätze für den Aufbau von Ladestationen

»Die FDP begrüßt die Initiativen der EU-Kommission zur Errichtung europaweit flächendeckender Ladenetzwerke. Dabei ist für uns klar, dass der Betrieb der Tank- und Ladeinfrastruktur privatwirtschaftlich erfolgen muss, die öffentliche Hand kann nur die notwendigen Rahmenbedingungen setzen. Einen Vorrang sollten dabei die Ballungsräume erhalten.«

Bündnis 90 / Die Grünen

- Einigung auf einen einheitlichen europäischen Steckerstandard
- Bedarfsgerechte Installation von Ladepunkten auf Basis der Ergebnisse der Modellregionen und Schaufenster

»Die Ergebnisse der Modellregionen und Schaufenster werden empirisch abgesichert Aussagen darüber erlauben, wie viele öffentliche Ladepunkte in welcher technischen Konfiguration, zu welchen Kosten und zu welchem Zeitpunkt notwendig sind. In der derzeitigen Marktvorbereitungsphase werden Elektrofahrzeuge fast ausschließlich von Kunden angeschafft werden, die entweder in der Firma oder zu Hause über einen exklusiven eigenen Ladepunkt verfügen.«

DIE LINKE

- Flächendeckendes Ladenetzwerk nicht Aufgabe des Staates
- Aufgabe der öffentlichen Hand: Schaffung unbürokratischer Rahmenbedingungen, Standards und Normen für Stecker und Zähler

»Ein solch massiver Ausbau der Ladeinfrastruktur, wie ihn die EU-Kommission vorschlägt, ohne Rückkopplung an die tatsächliche Entwicklung der Elektrofahrzeuge könnte eine massive Fehlinvestition bedeuten. Grundsätzlich sehen wir nicht, dass der Staat in der Lage ist, ein flächendeckendes Ladenetzwerk aufzubauen. Vielmehr sollten Industrie sowie die Energieversorger bei entsprechender Nachfrage ihre Investitionen in diesem Bereich ausweiten.«



Schnell & flexibel Laden mit

@flex 3in1

- CCS Combo2
- CHAdeMO
- Mode3

www.e8energy.de



- praktisch
- modern
- elektromobil
- nachhaltig

Ihr Wahlerfolg!

Werbefläche sichern! Jetzt mieten!
Auffallend anders & günstiger als man denkt..

www.emobility-provider.de