

Antrag

der Abgeordneten Ute Kumpf, Wolfgang Tiefensee, Uwe Beckmeyer, Ingrid Arndt-Brauer, Doris Barnett, Sören Bartol, Dirk Becker, Gerd Bollmann, Marco Bülow, Edelgard Bulmahn, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Michael Gerdes, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Hubertus Heil (Peine), Rolf Hempelmann, Gustav Herzog, Petra Hinz (Essen), Ulrich Kelber, Dr. Bärbel Kofler, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Heinz Paula, Gerold Reichenbach, Bernd Scheelen, Frank Schwabe, Dr. Martin Schwanholz, Carsten Sieling, Waltraud Wolff, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Nachhaltige Mobilität fördern - Elektromobilität vorantreiben

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Aufgabe der Politik ist es, die Mobilität der Zukunft sozial verträglich und damit für die Menschen bezahlbar zu organisieren. Gleichzeitig muss sie den großen Herausforderungen des Klimaschutzes und den wirtschaftlichen Notwendigkeiten gerecht werden. Neue klimafreundliche Verkehrskonzepte müssen vom Verbraucher aus gedacht werden, ansonsten wird die Akzeptanz in der Bevölkerung fehlen.

Der globale Klimawandel, lokale Luftverschmutzung, die Zunahme des Weltenergiebedarfes und begrenzte fossile Brennstoffe haben ein Umdenken bei der Mobilität erforderlich gemacht und verlangen eine drastische Minderung der Treibhausgasemissionen. Erdöl wird immer knapper, Spekulationen bestimmen zunehmend den Preis. Luftverschmutzung und Lärm stellen in vielen Innenstädten ein deutlich steigendes Problem dar.

Auf dem Weg zur klimaschonenden Mobilität der Zukunft wird in den kommenden Jahren die ambitionierte Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch die weitere Verbesserung der Effizienz von Verbrennungsmotoren und des Einsatzes biogener Kraftstoffe eine besondere Rolle spielen. Gleichzeitig stellt jedoch der massive Ausbau der Elektrifizierung des Antriebs bei Automobilen die große Chance dar, die Mobilität auch in der Zukunft zu sichern.

Bis 2020 ist eine Verringerung der Treibhausgasemissionen in Deutschland von 40 Prozent gegenüber 1990 möglich. Bis 2050 ist eine Verringerung von 80-95 Prozent politischer Konsens. Es ist davon auszugehen, dass bis dahin Erdöl als Grundstoff für Benzin, Diesel oder Kerosin nicht mehr zur Verfügung stehen wird.

Aktuell werden rund 14 Prozent der CO₂-Emissionen vom PKW-Verkehr verursacht. In der Energiebilanz sind elektrische Antriebe im Vergleich zum Verbrennungsmotor bereits beim heutigen Kraftwerksmix effizienter und können zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes beitragen. Eine Voraussetzung für eine Umstellung auf Fahrzeuge mit Elektroantrieb ist, dass sie aus einem hohen Anteil mit Strom aus Erneuerbaren Energien betrieben werden. Unser Ziel ist es darüber hinaus, bis 2050 eine Vollversorgung aus Erneuerbaren Energien im Strombereich sicherzustellen. Zukünftig wird somit die Elektromobilität CO₂-neutral gestaltet.

Die deutsche Automobilindustrie hat zu lange auf den Verbrennungsmotor gesetzt, Batterietechnologie ins Ausland verlagert und hängt nun in der technologischen Entwicklung bei der Batterietechnik nach. Die Forschungsförderung hat in Deutschland bisher noch nicht den Stellenwert, den sie benötigt, um die deutsche Automobilindustrie zukunftsfähig zu machen. Die europäischen Nachbarländer und Staaten wie die USA, Japan und China haben dies bereits erkannt und unterstützen ihre Industrien mit umfangreichen Programmen auf dem Weg zur Elektromobilität.

Anlass dazu geben auch die weltweiten Entwicklungen, insbesondere in Asien, aber auch in Brasilien, Russland und Südafrika. Das Wirtschaftswachstum dieser Schwellenländer führt zu einem Verstärkerprozess und damit zu einer enormen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs. Ein großer Anteil der deutschen Pkws wird heute in diese Länder verkauft und sorgt für einen hohen Umsatz. Inzwischen befindet sich aber auch in diesen Ländern eine leistungsfähige Automobilindustrie im Aufbau. Diese globalen Absatzmärkte sind daher langfristig nicht mehr sicher. Auch der heimische Markt verändert sich: Durch den demografischen Wandel verändert sich mittelfristig die Nachfrage.

Aktuelle Studien zeigen eine abnehmende Bedeutung der Pkw-Orientierung gerade bei jungen Erwachsenen. Umweltbewusstsein und Lebensqualität stehen bei der Wahl der Verkehrsmittel im Mittelpunkt, das Auto spielt eine weniger wichtige Rolle. Dies schlägt sich in der Entscheidung für alternativ angetriebene und energiesparende Fahrzeuge nieder, aber auch in der verkehrsreduzierenden Wahl des Wohnorts in urbanen Zentren, der intermodalen Gestaltung von Wegen und der Nutzung von Fahrgemeinschaften und Carsharing.

Die Politik ist gefordert, diesen Mobilitäts- und Technologiewandel auf klimafreundliche Weise zu gestalten und zu fördern.

Die Politik muss Rahmenbedingungen schaffen, damit die Einführung neuer Antriebstechnologien gelingt. Sie muss die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Geschäftsmodelle entwickelt werden, die auf breiter Front mit hohen Stückzahlen diese Technologie rasch zur Serienreife bringen können. Mit der Elektrifizierung des Fahrzeugantriebs steht eine technologische Zeitenwende im Verkehrsbereich bevor.

Mit der weiteren Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland wird darüber hinaus ein Strukturwandel der Automobilindustrie, ihrer Zulieferer und weiterer Industriezweige wie der chemischen Industrie verbunden sein. Das hat Auswirkungen auf Berufsbilder, Herstellungsprozesse und Wertschöpfungsketten.

Elektromobilität wird vielfach einschränkend mit rein batterieelektrischen Fahrzeugen gleichgesetzt. Der Begriff Elektromobilität ist aber übergeordnet für alle Ansätze der Elektrifizierung in Kraftfahrzeugen zu verstehen, er umfasst Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge. Mit der Umstellung vom Verbrennungsmotor zur Elektrifizierung des Antriebs ist bereits jetzt der weltweite Wettbewerb um die Marktführerschaft in diesem Bereich entbrannt. Die Technologieführerschaft, die wir beim traditionellen Verbrennungsmotor seit Jahrzehnten gewohnt sind, ist angesichts der stärker werdenden asiatischen und amerikanischen Konkurrenz keine Selbstverständlichkeit. Gerade deshalb sollte die deutsche Industrie bei der Entwicklung der Elektromotoren auf die gute Recyclebarkeit der Seltenen Erden setzen, um sie einfach und preisgünstig rückzugewinnen zu können.

In der rot-grünen Bundesregierung wurden mit dem Erneuerbare-Energien-Gesetz und dem Integrierten Energie- und Klimaprogramm die ersten Weichen gestellt. Im Jahr 2006 wurde die Gründung der Nationalen Organisation Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH) in Gang gesetzt und 2008 verwirklicht. Sie koordiniert und steuert Marktvorbereitungsprogramme für Produkte und Anwendungen aus dem Technologiefeld Wasserstoff, Brennstoffzelle und batterieelektrische Antriebe. Sie ist zudem verantwortlich für die acht Modellregionen und die Umsetzung des „Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ (NIP). Insgesamt stehen 1,4 Milliarden Euro für Forschung und Entwicklung zur Verfügung, 700 Millionen Euro kommen vom Bund, 700 Millionen Euro aus der Wirtschaft.

Im August 2009 wurde unter Federführung der SPD-Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wie auch für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit der Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität auf den Weg gebracht. Forschung und Entwicklung sowie Marktvorbereitung und -einführung von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen sollen so gezielt vorangetrieben werden. Als Ziel wurde formuliert, bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutsche Straßen zu bringen.

Entsprechend konnte die SPD bereits im Konjunkturpaket I zusätzliche Forschungsmittel für die Entwicklung von Konzepten und Umsetzungen für elektrifizierte Mobilitätslösungen durchsetzen. Über 50 Millionen Euro flossen in diesen wichtigen Zukunftsbereich, allein 15 Millionen Euro davon in die anwendungsnahen Projekte an Fraunhofer-Instituten.

Auch mit dem Konjunkturpaket II konnten für diesen Zweck Gelder in Höhe von 500 Millionen Euro für den Zeitraum von 2009 bis 2011 zusätzlich bereitgestellt werden. 115 Millionen Euro stehen für das Förderprogramm „Modellregionen Elektromobilität“ zur Verfügung. Gefördert werden acht Modellregionen, die den Aufbau einer Infrastruktur und die Verankerung von Elektromobilität im öffentlichen Raum voranbringen sollen.

Am 3. Mai 2010 wurde die Nationale Plattform Elektromobilität mit sieben Arbeitsgruppen etabliert. Die Besetzung der Arbeitsgruppen mit Industrievertretern und die Aufgabenstellung, Chancen und Stärken Deutschlands im Bereich der Elektromobilität zu ermitteln und Vorschläge für weitere Forschungs- und Entwicklungsprojekte zu erarbeiten, zeigen, dass die Ausrichtung der Nationalen Plattform sehr techniklastig ist. Angesichts der zu erwartenden „neuen“ Wertschöpfungskette und des Systemwandels durch Elektromobilität ist mehr als nur die Lösung technischer Probleme gefordert.

Die Gestaltung des Strukturwandels, der mittelfristige Übergang von verbrennungsmotorischen zu elektrischen Antrieben ist eine große gesellschaftspolitische Aufgabe. Die Beschäftigten und ihre Interessenvertretungen müssen auf betrieblicher Ebene mit eingebunden werden. Elektromobilität kann zu einem zukünftigen Jobmotor werden. Die Arbeitsplatzpotenziale dieses zukunftsträchtigen Produktionsbereiches sind breit gefächert: Studien zeigen neue Qualifikationsanforderungen für Ingenieure in den Bereichen Elektrotechnik, Elektronik, Mechatronik, Elektrochemie, Thermomanagement, Steuerungs-/Regelungstechnik, Leichtbau-Werkstoffe und Systemintegration, für Industrie-Facharbeiter in den Bereichen Mechatronik, Elektrotechnik (Umgang mit Hochvolttechnologie, elektrische Wirkprinzipien), Werkstoffverhalten sowie Prozesssicherheit bei neuen Produktionsprozessen und Qualitätssicherung bei neuen Produkten und für Kfz-Techniker in Werkstätten im Umgang mit Hochvoltanlagen und elektronischen Analysesystemen.

II. Der Deutschen Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

Damit Deutschland nicht den Anschluss an die Elektromobilität verpasst und das Ziel von mindestens einer Million Elektroautos auf deutschen Straßen im Jahr 2020 erreicht werden kann, müssen folgende Maßnahmen umgesetzt bzw. unterstützt werden:

1. Industriepolitik auf nationaler und regionaler Ebene

- Sicherung der Technologieoffenheit gegenüber der Wasserstoff-, Hybrid-, Batterie- und Brennstoffzellentechnologie;
- Einbindung der Elektromobilität in ein schlüssiges Energiekonzept mit dem Ziel, dass Elektroautos zukünftig nur noch mit Strom aus erneuerbaren Energien fahren;
- Setzung klarer Schwerpunkte innerhalb der zuständigen Ministerien (BMVBS, BMWi, BMBF, BMU);
- Steuerungsfunktion der Gemeinsamen Geschäftsstelle für Elektromobilität (GGEMO) herstellen und dabei eine Ansiedlung der Geschäftsstelle bei der NOW GmbH prüfen;
- Entwicklung von „Smart Grids“ zur Unterstützung der Ladetechnologie unterstützen: Elektrofahrzeuge sollen als bi-direktionale Speicher fungieren, indem sie Strom zu Schwachlastzeiten entnehmen und ihn in Spitzenlastzeiten ins Energienetz zurückspeisen;
- Erprobung von Induktionsschleifen auf Straßen und Parkplätzen, damit diese als Alternative zur herkömmlichen Aufladung über die Steckdose/ Ladestationen fungieren können;
- Forschungsaktivitäten intensivieren und konzentrieren. In enger Zusammenarbeit mit den relevanten Branchen Automobil, Maschinenbau, Chemie und Energie sowie den bestehenden Forschungseinrichtungen sollen die besten Forscher auf diesem Gebiet gewonnen und insbesondere die Zusammenarbeit von Wirtschaft und Forschung in einem leistungsfähigen Forschungscluster für Energiespeichertechnik intensiviert und gefördert werden. Mit der Batterie als Kernstück jedes Elektroautos ist die Energiespeichertechnik und die Rückgewinnung der Seltenen Erden von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus muss die Wasserstofftechnologie weiter entwickelt werden;
- Standardisierung von Anforderungen an die Beschaffenheit von Elektromotoren im Hinblick auf die Rückgewinnung von Seltenen Erden.

2. Finanzpolitische Rahmenbedingungen

- Stärkere Ausrichtung der Kraftfahrzeugbesteuerung am Ausstoß von Treibhausgasen und dabei die Notwendigkeit einer höheren Steuerbegünstigung für reine Elektrofahrzeuge prüfen;
- Prüfung, ob die Besteuerung des geldwerten Vorteils bei der Privatnutzung von Dienstwagen so verändert werden kann, dass Privatnutzer von Elektrofahrzeugen nicht schlechter gestellt sind als Nutzer entsprechender Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren;
- „tax credits“ als steuerliche Gutschriften für gewerbliche Forschungen von kleinen und mittleren Unternehmen einführen. Die „tax credits“ sollen für alle bei der Produktion von Elektroautos involvierten Produktparten zugänglich sein;
- Aufbau von „Corporate Venture Capital“ als Wagniskapitalfonds größerer, erfolgreicher Unternehmen, die kleinen und mittleren Unternehmen helfen;
- Anschlussfinanzierung für die Förderung der Modellregionen zur Erprobung der Elektromobilität und für die Arbeit der Gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität sicherstellen.

3. Verkehrs- und Klimapolitik

- Feinstaubverordnung um eine Plakette zur Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen erweitern, die freie Einfahrt in Umweltzonen ermöglicht und den Kommunen die Möglichkeit gibt, für Fahrzeuge mit dieser Plakette Parkgebühren zu ermäßigen oder zu erlassen. Damit sollen Elektroautos ein positives Image bekommen;
- Einführung eines Verkehrsschildes in der Straßenverkehrsordnung für Parkplätze, die für Fahrzeuge mit dieser Plakette reserviert sind;
- Freigabe der Busspuren für Elektroautos: Dies wäre vor allem im Berufsverkehr großer Städte ein enormer Vorteil, der die Nachfrage nach Elektroautos zusätzlich steigern wird;
- Exklusive Parkmöglichkeiten für Elektroautos in ausgewiesenen Bereichen schaffen: Spezielle Elektro-Parkräume zum bevorzugten oder kostenlosen Parken werden einen weiteren großen Vorteil generieren. Ordnungsrechtliche Regelungen in diesem Zusammenhang wie die Möglichkeit der Kommunen zur Errichtung von reservierten Stellplätzen müssen auch für andere umweltfreundliche Verkehrsdienstleistungen wie Carsharing gelten;
- Straßenverkehrsrechtliche Einordnung von Pedal Electric Cycles („Pedelecs“) herstellen;
- Stadtplanungsrecht an neue Mobilitätskonzepte anpassen, um den Aufbau einer Ladeinfrastruktur sicherzustellen, die einen diskriminierungsfreien Zugang ermöglicht;
- Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) und die Regulierung an die Erfordernisse für Ladestationen im öffentlichen Raum anpassen;
- Umstellung der Preisauszeichnung aller Kraftstoffarten an Tankstellen auf Kilowattstunden. Dazu bedarf es einer Novelle des Eichrechts mit dem Ziel, dass auch der Energieinhalt verbindlich geeicht messbar ist.

4. Einführung von Elektromobilität als europäisches Projekt

- Koordinierung auf europäischer Ebene herstellen, in der die Interessen gebündelt und den europäischen Autobauern und Zulieferern die Zusammenarbeit ermöglicht wird;
- Standardisierung auf den Gebieten von Technik, Sicherheit und Datenübertragung schaffen. Ziel muss eine europäische Kooperation sein, in der gemeinsam der

Kraftakt der für die Einführung der Elektromobilität bewältigt wird: Zusammenarbeit in Forschung und Produktion sowie gemeinsame Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen auf Europas Straßen.

5. Vorbildfunktion der öffentlichen Hand

- Verwaltungen von Bund, Ländern und Kommunen sollen in die Lage versetzt werden, ihre Fuhrparks auf alternative Antriebe, insbesondere Elektroautos, umzustellen;
- Industriepolitische Maßnahmen entwickeln, damit die Unternehmen den Übergang von kleinen Modellversuchen zur Serienproduktion schaffen können.

6. Aus-, Fort und Weiterbildung an neue Herausforderungen anpassen

- Erarbeitung einer Studie zum Bedarf akademischer und nichtakademischer Fachkräfte in den neuen Forschungs- und Produktionsbereichen entlang der Wertschöpfungskette Elektroauto;
- Analyse des künftigen Qualifikationsbedarfs bei Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und Anpassung der Weiterbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen;
- Schaffung neuer Ausbildungsberufe;
- Neue Schwerpunkte in der Bildung aufgrund der quantitativen und qualitativen Bedarfsänderungen ableiten. Das heißt neue Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, neue Professuren, Gründungen von Instituten und Hochschulen, Fortführung und Weiterentwicklung von Hochschul-Clustern auf den Weg bringen;
- „Qualifikationsoffensive Elektromobilität“ initiieren;
- Einrichtung zusätzlicher Lehrstühle für Elektrochemie und benachbarter relevanter Fachrichtungen, um den voreiligen Abbau entsprechender Lehr- und Forschungskapazitäten an den Hochschulen in den 70er und 80er Jahren mindestens auszugleichen. Diese Lehrstühle sind vorzugsweise als Stiftungsprofessuren einzurichten, um einen angemessenen Beitrag der Privatwirtschaft sicherzustellen.

7. Förderung innovativer Mobilitätskonzepte

- Konkrete Anreize für die gemeinsame Nutzung von Verkehrsmitteln wie Carsharing oder Elektro-Mieträdern sowie vernetzte öffentliche Angebote mit einem ausgebauten Angebot von Bussen und Bahnen entwickeln;
- Auf den Ausbau des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln in ländlichen Regionen hinzuwirken. Die Verknüpfung des Autos, des öffentlichen Personennahverkehrs und des Fernverkehrs bietet Potenzial zur Verkehrsreduzierung. Dazu muss die nötige Infrastruktur wie ausreichende Park & Ride-Möglichkeiten, telematikgestützte Verkehrsleitsysteme und innovative Kundeninformations- und Buchungssysteme gefördert werden;
- Fortsetzung der Erprobung von Elektromobilität in den Modellregionen, um eine profunde Evaluierung und Markteinführung zu ermöglichen.

Berlin, den 9. November 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion