



23.11.2015

**Nachhaltige Mobilität braucht Förderung – Ein Plädoyer für ein gemeinsames und innovatives Programm des Staates und der Wirtschaft**

**Positionspapier der Energie-Offensive Rhein-Main (EnORM e.V.)**

**Inhalt**

1. Präambel
2. Schub für die Elektromobilität – Konsens zwischen Autoherstellern und Politik
3. Die Umsetzung eines politischen Ziels mit Signalwirkung
4. Förderprogramm und dessen Finanzierung mit zielgerichteten und belastbaren Argumenten
5. Förderprogramm bringt die Elektromobilität in die Fahrschulen
6. Druck auf fossile Energieträger
7. Die Symbiose von Elektromobilität und Energiespeicherung
8. Braunkohleboom - Der falsche Weg!
9. Vergleich mit der Abwrackprämie im Jahr 2009
10. Förderung im Kontext zum Abgasskandal
11. Volkswirtschaftlicher Aspekt
12. Zusammenfassung und Fazit

**Unterstützt vom Bundesverband eMobilität (BEM e.V.)**

## 1. Präambel

Einsteigen, losfahren, schnell, bequem und sicher ankommen: In Zukunft sollen alle die Vorteile und Annehmlichkeiten von Mobilität genießen. Langfristig muss der Straßenverkehr unabhängig vom Öl werden. Denn Öl ist eine Ressource, die bald erschöpft ist. Hinzu kommt, dass die Verbrennung von fossilen Stoffen eine große Menge CO<sub>2</sub> erzeugt. Deshalb lautet eine zentrale Herausforderung für die Sicherung der Mobilität, effizienten und alternativen Antriebsformen und Kraftstoffen zum Durchbruch zu verhelfen.

Deutschland als Nation des Automobilbaus muss sich die technologische Marktführerschaft sichern. Von den technischen Innovationen hängt ab, ob unsere Unternehmen auch künftig auf dem Weltmarkt erfolgreich sind. Die Zusammenarbeit von Politik, Wissenschaft und Autoherstellern hilft, Know-how und damit auch Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern.

Ziel der Bundesregierung ist es, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen. Bis 2030 sechs Millionen. Das ist Ziel des Regierungsprogramms Elektromobilität. Denn Elektrofahrzeuge verringern nicht nur die Abhängigkeit vom Öl. Lädt man die Batterien mit Strom aus erneuerbaren Energien, fahren Elektrofahrzeuge praktisch ohne Schadstoffausstoß.

So steht es auf der Webseite der Bundesregierung zur Energiewende „Mobilität der Zukunft“:

[http://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/mobilitaet\\_zukunft/node.html](http://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/mobilitaet_zukunft/node.html).

**Diese Ankündigungen müssen nun auch auf die Straße umgesetzt werden.**

## 2. Schub für die Elektromobilität – Konsens zwischen Autoherstellern und Politik

„Eine Million Elektrofahrzeuge bis 2020 und sechs Millionen bis 2030“ auf Deutschlands Straßen. Das können wir schaffen. Hierzu benötigen wir jedoch ein gezieltes und gelenktes Förderprogramm.

So sehen dies inzwischen auch die Entscheidungsträger der Automobilindustrie und der Bundesregierung sowie der IG Metall und der NPE, wie die nachfolgenden Aussagen zeigen:

Anfang April 2015 sagte der Entwicklungs-Vorstand von BMW, Klaus Fröhlich, dass die Elektromobilität ohne Hilfe des Staates nicht funktioniert: *„Sie ist als Anschub unverzichtbar. Schauen Sie sich Norwegen an. Der Anteil der E-Fahrzeuge liegt in Oslo bei 30, in Norwegen bei 13 Prozent, auch in Holland ist der Absatz beeindruckend. Deutschland liegt deutlich dahinter. Das ist für unser Land eine verpasste Chance. Ich denke vor allem an eine Anschub-Unterstützung in einer Übergangsperiode - so lange, bis eine Schwelle überwunden ist.*

Quelle: <http://www.freiepresse.de/WIRTSCHAFT/Kaufanreize-des-Staates-unverzichtbar-artikel9163794.php>.

Mitte Juni 2015 sagte der Vorsitzende der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE), Hennig Kagermann: *„Die Industrie hat 17 Milliarden Euro investiert, der Staat 1,5 Milliarden. Die Industrie liefert. Es war von Anfang an klar, dass der Aufbau des Marktes für Elektroautos eine gemeinschaftliche Aufgabe sein würde. Und es war immer klar, dass alle Seiten ihren Beitrag leisten müssen. Ohne Anreize haben wir wenig Chancen, das Ziel zu erreichen. Ohne Elektroautos bekommen wir eine amputierte Energiewende. Zudem liegt ein enormes Speicherpotential in der Elektromobilität.“*

Quelle: <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/henning-kagermann-im-interview-ich-haette-mir-konkreteres-von-der-bundesregierung-gewuenscht/11925998.html>.

Anfang September 2015 kritisierte der heutige VW-Chef, Matthias Müller die deutsche Bundesregierung wie folgt: *„Die Autoindustrie in Deutschland steckt etliche Milliarden in die Elektromobilität, und die Bundesregierung schaut dabei zu. Andere Länder wie die Niederlande bieten neben Kaufanreizen auch ein großes Netz an Schnellladestationen.“* Der ehemalige Porsche-Chef wirft Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vor, sich nicht für das Thema zu interessieren.

Quelle: <http://www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/verkehr-daimler-und-porsche-machen-druck-auf-regierung-wegen-e-autos-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-150905-99-02355>.

Eine andere Position äußerte inzwischen Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel: „*Was jetzt kommen muss, sind Incentives*“, sagte Gabriel am 24. September 2015 in Berlin im Gespräch mit dem Chef des amerikanischen Elektroauto-Herstellers Tesla, Elon Musk. Auch Bundeskanzlerin Angela Merkel hatte der Industrie zuletzt auf der Automesse IAA im September 2015 signalisiert, dass eine Entscheidung zu staatlichen Elektrofahrzeug-Anreizen noch in diesem Jahr fallen wird.

Anfang September 2015 findet Daimler-Chef Dieter Zetsche deutliche Worte: *“Die Automobil-Industrie hat 29 verschiedene Elektrofahrzeuge im Angebot und damit ihren Beitrag geleistet. Trotzdem: Unter den derzeitigen Bedingungen ist das Millionen-Ziel nicht erreichbar. Wenn die Politik bis 2020 auf diese Zahl kommen möchte, müsste sie die Bedingungen ändern.”*

Quelle: <http://www.automobil-produktion.de/2015/09/daimler-zetsche-keiner-verdient-an-e-autos-auch-tesla-nicht/>.

Mitte September 2015 sagt Bundesumweltministerin Barbara Hendricks: *“Ich halte neben steuerlichen Anreizen eine Kombination aus einer verpflichtenden Quote für E-Fahrzeuge verbunden mit einem staatlichen Kaufzuschuss für vernünftig. Innerhalb der Bundesregierung setze ich mich dafür ein.”*

Quelle: <http://www.electrive.net/2015/10/15/barbara-hendricks-sigmar-gabriel-kiyotaka-ise/>.

Mitte September 2015 sagten der Erste Vorsitzende der IG Metall, Detlef Wetzels und der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie Matthias Wissmann gemeinsam: *„Wenn die Politik die Chance, "Leitmarkt" zu werden, ernsthaft ergreifen will, müssen rasch und entschlossen die Voraussetzungen geschaffen werden. Sonst werden andere Märkte und Kontinente künftig den elektroautomobilen Takt vorgeben. Es wäre ein Trugschluss zu glauben, dass Deutschland langfristig erfolgreich Elektroautos produzieren und in alle Welt exportieren könnte, ohne selbst ein wichtiger Absatzmarkt zu sein.“*

Quelle: <https://www.igmetall.de/e-mobilitaet-detlef-wetzel-und-matthias-wissmann-fordern-staat-17110.htm>.

### 3. Die Umsetzung eines politischen Ziels mit Signalwirkung

Das politisch angestrebte Ziel, die Elektromobilität bis 2020 zum Leitmarkt zu entwickeln, liegt derzeit noch in weiter Ferne, weil die von der Industrie angebotenen Elektroautos größtenteils noch zu teuer sind und die Konsumenten noch kein Vertrauen in die Infrastruktur haben. Der Anteil der Elektrofahrzeuge liegt im Jahr 2015 bei 0,2 Prozent des gesamten Fahrzeugbestandes. Im ersten Quartal 2015 wurden 4.520 Elektroautos neu angemeldet. Das sind 0,6 Prozent der gesamten Neuzulassungen. **Ergo – wir brauchen ein vom Staat und der Wirtschaft gemeinsam finanziertes innovatives Förderprogramm bis zum Marktdurchbruch der Elektromobilität.**

Im Jahr 2014 lag der Anteil der erneuerbaren Energien beim Bruttostromverbrauch bei 27,8 Prozent und beim gesamten Primärenergieverbrauch bei 11,1 Prozent. Mit einem Anteil von 0,2 Prozent am gesamten Fahrzeugbestand hat die Elektromobilität noch einen großen Aufholbedarf.

In Sachen Elektromobilität sind auch die deutschen Autohersteller insbesondere BMW, Daimler und VW vorangekommen. Die Ende Oktober 2014 vorgestellte elektrische B-Klasse von Daimler tritt gegen den i3 von BMW und den E-Golf von Volkswagen an. Diese Autos kosten bis zu 10.000 Euro mehr als ihre Pendanten mit herkömmlichem Antrieb **und gleicher Ausstattung.** Wenn nun ein nachhaltiges gemeinsames Förderprogramm der Bundesregierung und der Wirtschaft diese Mehrkosten für den Verbraucher weitgehend auffangen würde, würde dies der Elektromobilität ab 2016 zum Marktdurchbruch verhelfen. Auch dies wäre ein starkes **Signal aus Deutschland für den Weltklimagipfel in Paris im Dezember 2015.**

#### **4. Förderprogramm und dessen Finanzierung mit zielgerichteten und belastbaren Argumenten**

So könnte im Wesentlichen ein gemeinsames und innovatives Programm des Staates und der Wirtschaft zur nachhaltigen Mobilität aussehen:

- Kaufprämien für den Marktdurchbruch von Elektroautos in allen unterschiedlichen Varianten (Voll-Elektrofahrzeuge sowie Range Extender- und Plug In-Hybridfahrzeuge) so schnell wie möglich.
- Fördermaßnahmen für den Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur inklusive Schnell-Ladesysteme (auch induktives Laden), aus denen zunehmend grüner Strom fließt.
- Fördermaßnahmen für die weitere Entwicklung der Wasserstoff- und Brennstoff-Zellentechnologie bis zu ihrem Markthochlauf.

**Die Kaufprämien sollten in Abhängigkeit von der elektrischen Reichweite bis zu 5.000 Euro pro Fahrzeug betragen.**

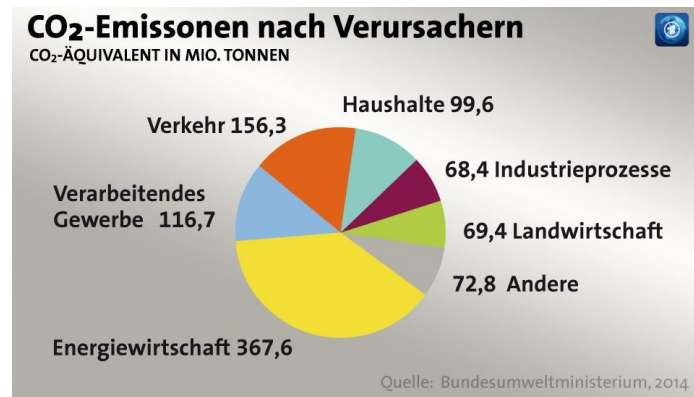
**Das Förderprogramm sollte zur Entlastung des Bundeshaushalts zu 50 Prozent mit einer neuen CO<sub>2</sub>-Abgabe bis 2020 finanziert werden.**

Insgesamt wurden in Deutschland im Jahr 2014 in Haushalten, Gewerbe, Industrie, Verkehr, Land- und Energiewirtschaft 912 Millionen Tonnen an CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre ausgestoßen. Der Verkehr verursacht derzeit rund 18 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland, der größte Emittent ist die Energiewirtschaft mit 39 Prozent.

Die CO<sub>2</sub>-Abgabe sollte von sämtlichen CO<sub>2</sub>-Verursachern in der Wirtschaft getragen werden – also auch von stationären Verursachern. Letztere, weil sie den Strom an der Börse bzw. im außerbörslichen OTC-Handel viel billiger einkaufen als der private Bürger. Im Juli 2015 kostete die MWh im OTC-Handel durchschnittlich um die 40 Euro pro MWh. Das entspricht **4 Cent pro kWh**. Der mittlere Strompreis ist an der Börse im Mai 2015 auf den tiefsten Stand seit zwölf Jahren gefallen. In Deutschland lag der durchschnittliche Börsenpreis für eine kWh Grundlaststrom im Mai 2015 bei **2,54 Cent pro kWh**. Die meisten Endverbraucher profitieren

allerdings bisher nicht davon. Der Strompreis für private Verbraucher betrug zu Beginn des Jahres 2015 durchschnittlich **28,81 Cent pro kWh** (inklusive EEG-Umlage).

Die nachstehende Grafik zeigt die CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Verursachern im Jahr 2013 in Deutschland.



Auf der Basis dieser Verteilung und der obengenannten Argumente gehen wir davon aus, dass (mit Ausnahme der privaten Verbraucher und der wirklich energieintensiven sowie existenzbedrohten Betriebe) 80 % der Verursacher in die CO<sub>2</sub>-Abgabe einbezogen werden können. Bei einer Abgabe von **5 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>** ergeben sich bezogen auf 912 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2014 etwa **3,65 Milliarden Euro**, die als Lenkungsabgabe für die Förderung einer nachhaltigen Automobilität eingesetzt werden könnten. Kommen nun noch **3,65 Milliarden Euro aus dem Bundeshaushalt** dazu, steht das Förderprogramm auf den breiten Schultern der deutschen Politik und der Wirtschaft – zu Gunsten der deutschen Verbraucher und der Volkswirtschaft.

**Eine Abgabe von 5 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ist vergleichsweise niedrig.** In der Schweiz wird die CO<sub>2</sub>-Abgabe ab 1. Januar 2016 von 60 auf 84 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> erhöht und bezieht sich auf Brennstoffe wie Heizöl und Erdgas, deren Preise entsprechend steigen.

Die vorübergehende Belastung der CO<sub>2</sub>-Verursacher mit einer neuen CO<sub>2</sub>-Abgabe ist auch deswegen gerechtfertigt, da der Ölpreis voraussichtlich noch längere Zeit auf einem sehr niedrigen Niveau verharren oder noch weiter sinken wird. Hinzu kommt, dass ein so niedriger Ölpreis eher als Hemmschuh wirkt, und die Elektromobilität – ohne wirksame Kaufprämien - weiterhin ausgebremst wird.

Mit einem solchen Förderprogramm wird ein doppelter Effekt erzielt. Die „Bestrafung“ der CO<sub>2</sub>-Emissionen und die „Belohnung“ einer nachhaltigen Mobilität. Dieses gezielte und gelenkte Förderprogramm wäre auch ein Anreiz für viele Wirtschaftseinheiten, sich so schnell wie möglich von Kohle, Öl und Gas zu verabschieden – zugunsten der erneuerbaren Energien und einer neuen Mobilität. In diese Richtung ist aus unserer Sicht eine **Teil- oder Voll-Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe** für die Wirtschaftseinheiten sinnvoll, die gleichzeitig in erneuerbare Energien investieren, um den Ladestrom für ihre neuen Elektrofahrzeuge CO<sub>2</sub>-frei zu machen. Dieser zusätzliche Anreiz bringt weitere positive Impulse in beide Richtungen und trägt der Symbiose von Elektromobilität & erneuerbaren Energien voll Rechnung.

Die Bundesregierung könnte diesem Förderprogramm noch ein e-Tüpfelchen aufsetzen. Und zwar durch die **Initiierung und Unterstützung eines bundesweiten Verleihsystems für Elektrofahrzeuge auf vier und zwei Rädern inklusive Ladestationen und Parkplatz**. Hieraus ergeben sich folgende Vorteile auf einen Schlag:

- Der Verbraucher braucht sich nur bei einer Plattform anzumelden (die schon bestehenden Verleihsysteme der Autohersteller können integriert werden).
- Durch intelligente Planung der Stationen können somit P&R Bereiche entstehen, die Städte vom Lärm und Abgasen entlasten und in Vororten den Parkdruck nehmen.
- Die Stickoxid- und Feinstaub-Belastung in den Städten wird reduziert.
- Jeder Verbraucher, der der Elektromobilität skeptisch gegenüber steht, kann mit diesem System alle Anbieter „ausprobieren“.

Bei der Förderung einer nachhaltigen Mobilität muss auch der **Personennahverkehr in der Stadt und auf dem Land** einbezogen werden. Mit diesem Förderprogramm können den öffentlichen und privaten Verkehrsbetrieben Anreize gesetzt werden, bei der Neubeschaffung von Verkehrsmitteln zunehmend den Elektroantrieb in die Fahrzeugflotten mit der erforderlichen Ladeinfrastruktur zu integrieren (z.B. Elektrobusse, Elektrotaxis, Elektrokrankswagen). Ziel muss sein, die innerstädtischen Bereiche Zug um Zug auf abgasfreie Fahrzeuge umzustellen. Dies würde die Stickoxid- und Feinstaubbelastung insbesondere in den Städten weiter reduzieren und hätte auch eine **Vorbildfunktion** für die Nutzer der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel im Personennahverkehr.



## 5. Förderprogramm bringt die Elektromobilität in die Fahrschulen

Die Menschen müssen in der Praxis noch stärker an die Elektromobilität herangeführt werden. Dies gilt auch und besonders für die nächste Generation der Autofahrer. In Deutschland werden in über **13.000 Fahrschulen jedes Jahr mehr als eine Million Fahrschüler** für ihre Teilnahme am Straßenverkehr ausgebildet. Hier finden wir einen idealen Multiplikator und Wegweiser, um die Elektromobilität in die Köpfe und Herzen der zukünftigen Autofahrer zu transportieren – vorausgesetzt, die Autoindustrie und die Fahrschulen spielen mit. Dies setzt die Verfügbarkeit geeigneter Elektrofahrzeuge und Schulungsinhalte voraus. Durch die Umsetzung dieses Förderprogramms würde die Elektromobilität auch über die Fahrschulen so richtig ins Rollen kommen.

## 6. Druck auf fossile Energieträger

Die Zukunft ist Strom – im Haushalt, in der Wirtschaft und im Verkehr. Strom aus erneuerbaren Energien für Elektrizität, Wärme/Kälte sowie für stationäre und mobile Anwendungen – ohne fossile Energie und ohne Atomkraft. Die erneuerbaren Energien setzen die fossilen Energieträger zunehmend unter Druck. Der anhaltende Wettbewerb im Energiemarkt sorgt dafür, dass der Ölpreis niedrig bleibt. Dies hat auch eine gute Seite: So werden Fracking- und Ölsand-Projekte unwirtschaftlich. Das gleiche betrifft das Bohren nach Öl in der Tiefsee und unter den Polkappen. Shell hat im September 2015 seine umstrittenen Erkundungen vor der Küste Alaskas gestoppt. Als Gründe nannte Shell mangelnden Erfolg und zu hohe Kosten. Des Weiteren gibt Shell im Oktober 2015 bekannt, dass auch ein Ölsand-Projekt in Kanada eingestellt wird, das angesichts der niedrigen Ölpreise nicht konkurrenzfähig ist. **Je stärker wir bei der Energiewende aufs Tempo drücken, umso schneller sinken die Importkosten für fossile Energieträger, und das hier vorgeschlagene Förderprogramm macht sich mehr als bezahlt.**

## 7. Die Symbiose von Elektromobilität und Energiespeicherung

Heute werden bereits stationäre Batterien in Verbindung mit einer Photovoltaikanlage vom Staat gefördert. Die Höhe der Förderung liegt bei maximal 600 Euro pro Kilowattpeak – bezogen auf die Batteriekosten. Im Jahr 2016 wird das Thema „**Bidirektionales Laden**“ und die Nutzung des „**Elektroauto als Stromspeicher**“ an Bedeutung gewinnen. Wir gehen davon aus, dass die Antriebsbatterie im Auto nicht nur zum Fahren eingesetzt wird, sondern zukünftig auch als Pufferspeicher für die Versorgung elektrischer Verbraucher z.B. im Haushalt. Hierdurch entsteht ein weiteres Argument zur Förderung der Elektromobilität. Dieses Argument bekommt zunehmend Gewicht, wenn die Schnellladesysteme der Batterien (als Bestandteil dieses Förderprogramms) stärker und schneller zum Einsatz kommen. So kann der Fahrer eines Elektrofahrzeugs praxisnah und schnell entscheiden, dass er sein Fahrzeug am Morgen vor dem Duschen oder Frühstücken aufladen kann, nachdem die Batterieenergie in der vergangenen Nacht das intelligente Netz im Haus versorgt hat. **Beim Schnellladen ist die Batterie nach 30 Minuten nahezu vollständig aufgeladen.**

## 8. Braunkohleboom – Der falsche Weg!

Mit größter Sorge betrachten wir die Entwicklung beim Abbau und beim Einsatz von Braunkohle in Deutschland. Die Braunkohle boomt. Die Ursachen hierfür sind eine im Ansatz verständliche aber bei näherer Betrachtung doch sehr kurzsichtige Politik zur Erhaltung von Arbeitsplätzen sowie das Versagen des EU-Emissionshandelssystems. Der Preis für die sogenannten CO<sub>2</sub>-Verschmutzungsrechte ist mittlerweile so niedrig, dass die Braunkohle bereits klimaverträglichere Gaskraftwerke aus dem Markt gedrängt hat. Und jetzt kommt auch noch eine staatlich verordnete Abwrackprämie von 1,61 Milliarden Euro für unrentable Kohlekraftwerke, die ohnehin stillgelegt worden wären. Die Gewerkschaft triumphiert. Wenn wir aber die sozialen Aufgaben (in Deutschland und in der Welt) zu Lasten der Umwelt und des Klimas lösen, droht uns ein ökologischer Kollaps.

## 9. Vergleich mit der Abwrackprämie im Jahr 2009

Die Abwrackprämie sollte vor allem die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen fördern und damit der Automobilindustrie helfen. Diese war zusammen mit den Händlernetzen infolge eines dramatischen Rückgangs der Verkaufszahlen von Neuwagen während der Finanzkrise global in existenzbedrohende Turbulenzen geraten. Die Abwrackprämie von 2.500 Euro pro Neufahrzeug ließ die Verkaufszahlen 2009 auf 3,8 Millionen Autos nach oben schnellen, von durchschnittlich 3,3 Millionen in den Jahren 2000 bis 2008.

Wenn das hier vorgeschlagene Förderprogramm mit einer Kaufprämie von bis zu 5.000 Euro pro Elektrofahrzeug gemeinsam von der Wirtschaft und der Politik beschlossen und beworben wird, werden die Verkaufszahlen wie bei der Abwrackprämie 2009 nach oben gehen. **Wenn Wirtschaft und Politik erfolgreich an einem Strang ziehen**, wird es gelingen die Verbraucher von der Zuverlässigkeit der Elektromobilität mit dem parallelen Aufbau einer funktionierenden Infrastruktur zu überzeugen. Das Spaßerelebnis beim Verbraucher wird dann dafür sorgen, dass auch beim nächsten Kauf kein Benzin- oder Dieselmotor mehr vor der Tür oder in der Garage steht.

Es geht hier nicht um einen kurzfristigen Mitnahmeeffekt wie bei der Abwrackprämie im Jahr 2009. Damals haben die Verbraucher profitiert, die sich einen Neuwagen leisten konnten – zu Lasten aller Steuerzahler. Der Effekt war überschaubar und schnell verpufft, da bei den meisten Konsumenten der bereits geplante Neuwagenkauf lediglich vorgezogen wurde. Die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge soll dagegen der Elektromobilität zum Marktdurchbruch verhelfen. Die aus den hohen Stückzahlen resultierenden Preissenkungen führen schnell dazu, dass sich alle ein Elektrofahrzeug leisten können, die ein Neufahrzeug kaufen wollen. Es gibt bereits Vorbilder unter den Autoherstellern, die die Elektromobilität mit **eigenen Kaufanreizen und gezielten Preisnachlässen** - unter Ausschöpfung ihrer Kostenoptimierungsmöglichkeiten - nachdrücklich auf die Straße bringen wollen. Die Umsetzung dieses Förderprogramms würde diese Bemühungen unterstützen und viele Nachahmer finden.

## 10. Förderung im Kontext zum Abgasskandal

44,4 Millionen PKW sind in Deutschland im Jahr 2015 gemeldet. Wenn bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf den Markt kommen sollten, beträgt deren Anteil 2,25 % – bezogen auf die Anzahl der im Jahr 2015 gemeldeten PKW. Ein ambitioniertes Ziel ist das nicht.

Anders ein japanischer Hybrid-Pionier. Toyota plant schon das endgültige Aus für den Verbrennungsmotor. Bis 2050 sollen die Emissionen der Neuwagenflotte von Toyota im Schnitt um 90 Prozent gesenkt werden. Verbrennungsmotoren sollen bis dahin Vergangenheit sein. Kiyotaka Ise, Senior Managing Officer bei Toyota sagte Mitte September 2015: *„Der radikale Schritt ist vor allem aus Klimaschutzgründen notwendig.“*

Nicht nur Volkswagen, sondern die ganze deutsche Autoindustrie und sogar die hochgelobte deutsche Qualitätsschmiede insgesamt, sind von den Folgen des Abgasskandals betroffen. Ein von der großen Mehrheit der deutschen Gesellschaft getragenes Förderprogramm für die Elektromobilität würde mit dazu beitragen, dass eine Beschädigung des Gütesiegels **„Made in Germany“** durch den Abgasskandal weitestgehend vermieden werden kann. Sorgen wir gemeinsam dafür, dass die Automobilindustrie ein wettbewerbsfähiges Zugpferd der deutschen Wirtschaft bleibt. Die Verantwortlichen in der Autoindustrie sind gefordert nun wirklich Farbe zu bekennen. Mit zunehmend grünem Strom im Blut.

Der Abgasskandal muss zwangsläufig dazu führen, dass die gesetzlichen Vorgaben bei den Abgasmessungen verschärft und weltweit harmonisiert werden. Die Angaben der Abgaswerte von Diesel- und Benzinfahrzeugen in den Hochglanzprojekten der Autohersteller müssen nachweislich den Werten entsprechen, die tatsächlich während des Betriebs ausgestoßen werden. **Die Emissionen aus dem Auspuffrohr sind entscheidend und nicht die Zahlen, die der Bordcomputer ausspuckt.** Wenn auch die verbrauchsabhängigen tatsächlichen Kohlendioxidemissionen zukünftig so ermittelt werden, wird der Druck auf die Autohersteller noch größer. Bis 2021 muss nach Vorgabe der Europäischen Union der Grenzwert von 95 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer erreicht werden. Dieser Grenzwert lässt sich **in der Praxis** (im Flottendurchschnitt) nur durch den breiten Einsatz alternativer Antriebstechnologien erreichen. So wird auch das Ausrollen der Elektromobilität (mit zunehmend grünem Strom) über die gesamte Fahrzeugpalette mit Plug In-Hybrid-, Range-

Extender- und Voll-Elektrofahrzeugen für die Autoindustrie zur großen Herausforderung und enormen Chance. **Es liegt nun an den Gesetzgebern, die Mobilität der Zukunft nachhaltig – gemeinsam mit der Autoindustrie - zu gestalten und zu fördern.** Realistisch und ambitioniert für alle Beteiligten ist die Festlegung eines Grenzwertes von 60 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer ab 2025. Dies entspricht einem Verbrauch von 2,5 Liter Benzin bzw. 2,3 Liter Diesel je 100 Kilometer (im Flottendurchschnitt). Danach ist es nicht mehr weit, dass die Verbrenner von Benzin und Diesel ein Teil der automobilen Geschichte sein werden. Dies kann viel schneller passieren, als wir heute annehmen, insbesondere wenn der Wettbewerb und der Konsum durch gezielte Förderprogramme unterstützt werden.

Rudolf Diesel würde heute bestimmt sagen:

*Ich verurteile die Verantwortlichen in der Autoindustrie, die meine Erfindung in krimineller Weise manipuliert haben. Wenn ich gewusst hätte, wie sich unsere Erde entwickelt - insbesondere im Hinblick auf die Milliarden von Menschen und Fahrzeuge und der damit verbundenen Luftverschmutzung und Klimaveränderung – hätte ich viel lieber die Elektromobilität erfunden und auf den Weg gebracht.*



## 11. Volkswirtschaftlicher Aspekt

Die europäische Zentralbank (EZB) flutet die Märkte nach wie vor mit riesigen Kapitalmengen. Das Geld soll über Banken und Sparkassen in Form von extrem zinsgünstigen Krediten bei Unternehmen und Verbrauchern ankommen. Die EZB will Investitionen und Konsum anschieben und so die Konjunktur in Schwung bringen. Gleichzeitig soll die Inflation nach oben getrieben werden, die im September 2015 bei minus 0,1 % lag. Es gibt also genug Gründe, um die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen zu steuern und zu beleben und parallel eine zuverlässige Infrastruktur aufzubauen. Selbst eine vorübergehend höhere Staatsverschuldung ist derzeit auch in Deutschland akzeptabel und wird sich im nach hinein mehr als auszahlen – klimatisch, volkswirtschaftlich und damit auf das Allgemeinwohl ausgerichtet.

## 12. Zusammenfassung und Fazit

Der politisch beim G7-Gipfel 2015 in Deutschland anvisierte Ausstieg aus der Kohlenstoffwirtschaft (Kohle, Öl und Erdgas) im Laufe des 21. Jahrhundert gibt Hoffnung auf ein positives Ergebnis beim Weltklimagipfel im Dezember 2015 in Paris. Der Begriff der „Dekarbonisierung“ darf keine Worthülse bleiben. Den Worten müssen nun auch Taten folgen. Mit dem oben beschriebenen Förderprogramm könnte Deutschland einen weiteren Impuls vor Dezember 2015 nach Paris schicken. Das Förderprogramm enthält sinnvolle und vernünftige Anreiz- und Lenkungsparameter und sollte aufgrund der folgenden zielgerichteten und belastbaren Argumente beschlossen werden:

- Ein Großteil der Verantwortlichen in der Automobilindustrie und der Bundesregierung setzen sich im Jahr 2015 für ein geeignetes Förderprogramm mit Kaufanreizen ein.
- Die Kaufprämien sollten in Abhängigkeit von der elektrischen Reichweite bis zu 5.000 Euro pro Fahrzeug betragen.
- Das Förderprogramm sollte zur Entlastung des Bundeshaushalts zu 50 % mit einer neuen CO<sub>2</sub>-Abgabe bis 2020 finanziert werden.
- Die CO<sub>2</sub>-Abgabe sollte von sämtlichen CO<sub>2</sub>-Verursachern in der Wirtschaft erhoben werden – also auch von stationären Verursachern.

- Bei einer Abgabe von 5 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ergeben sich bezogen auf 80 % der 912 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2014 etwa 3,65 Milliarden Euro. Plus 3,65 Milliarden Euro aus dem Bundeshaushalt ergeben einen Fördertopf in Höhe von 7,3 Milliarden Euro Fördermittel pro Jahr.
- Die CO<sub>2</sub>-Abgabe ist auch wegen des günstigen Strompreises im OCT-Handel und an der Börse und wegen des auf absehbare Zeit niedrigen Ölpreises zumutbar und allgemeinwohlverträglich.
- Das Förderprogramm hat einen doppelten Effekt: Die „Bestrafung“ der CO<sub>2</sub>-Emissionen und die „Belohnung“ einer nachhaltigen Mobilität. Hieraus ergeben sich positive Impulse in beide Richtungen.
- „Bidirektionales Laden“ und die Nutzung des „Elektroauto als Stromspeicher“ liefern ein weiteres Förderargument.
- Die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge soll der Elektromobilität zum Marktdurchbruch verhelfen. Es geht dabei nicht um eine kurzfristige Stützung der Autoindustrie und einen Mitnahmeeffekt beim Konsumenten wie bei der Abwrackprämie im Jahr 2009.
- Am Ende sind alle zufrieden – die Politik, die Industrie und vor allem die Konsumenten.



**Unterstützt vom Bundesverband eMobilität (BEM e.V.)**