

Elektromobilität: Was die Politik tun sollte – und was nicht.

Es ist schon ein bisschen gewöhnungsbedürftig, wenn ein Auto plötzlich wie ein Staubsauger klingt. Doch egal ob in absehbarer Zeit eine Million oder zwei Millionen Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen unterwegs sein werden, der elektrische Antrieb von Fahrzeugen wird sich etablieren. Und um es vorweg zu nehmen: Mit dieser Entwicklung sind große Chancen verbunden.

Mobilität ist eine der zentralen Grundlage unserer modernen arbeitsteiligen Gesellschaft. Das Mobilitätsbedürfnis der und die Mobilitätserwartungen an die Bürgerinnen und Bürger werden immer größer – nicht nur auf nationaler Ebene, sondern in ganz Europa. Die europäischen Grundfreiheiten, vor allem die Freizügigkeit der Arbeitnehmer und die Warenverkehrsfreiheit, sind tragende Säulen des europäischen Binnenmarktes und Teil des Erfolges der europäischen Idee. Sie bedingen Mobilität, sonst bleibt Europa theoretisch. Deshalb ist es falsch, Verkehr vorwiegend als lästig und störend zu empfinden. Wenn Verkehrspolitik darauf abzielt, Verkehr nur zu verteuern, zu verhindern und zu verbieten, dann wird die Bedeutung der Mobilität für die Gesellschaft verkannt. Umso wichtiger ist es dann aber, sich für eine bezahlbare, energiesparende und klimaschonende Mobilität stark zu machen. So sind in der jüngeren Vergangenheit vor allem drei Technologiestränge vorangetrieben worden: Neben der Optimierung der Verbrennungsmotoren und der Entwicklung von Fahrzeugkonzepten unter Einsatz von Wasserstoff ist die Elektromobilität in den Mittelpunkt umweltfreundlicher Mobilität getreten.

Bereits vor über 100 Jahren gab es die ersten Elektromotoren im Fahrzeugsektor. Die Vorzüge bei den Fahreigenschaften sind beträchtlich: Eine lineare Beschleunigung, bessere Energierückgewinnung und geringere Lärmemissionen sind einige Vorzüge des Elektromotors. Ein ungelöstes Problem war bislang jedoch die fehlende Speicherkapazität, die die Reichweite von Elektrofahrzeugen so stark minderte, dass sich der Verbrennungsmotor gegen den Elektromotor durchsetzte. Elektrofahrzeuge blieben daher Nischenfahrzeuge für Lager- und Hafenbetriebe, Golfplätze und auf einigen Inseln. Die großen Fortschritte in der Batterietechnologie haben dem Elektroantrieb jetzt jedoch wieder neuen Schwung verliehen. Es besteht die Aussicht, ein anspruchsvolles ökologisches Profil und ein attraktives ökonomisches Leistungspotential zu verbinden. Die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor in Hybridfahrzeugen sichert die Energiezufuhr auch auf längeren Strecken.

Bei einem aktuellen Strompreis von circa 20 Cent pro Kilowattstunde und einem Verbrauch von 16 Kilowattstunden kostet es derzeit 3,20 Euro, eine Strecke von 100 km zurückzulegen. Selbst wenn die Kosten wegen der erforderlichen Infrastruktur und des Netzausbaus steigen würden, wäre es immer noch erheblich günstiger als der Antrieb mit Benzin oder Diesel. Damit der ökonomische Vorteil erhalten bleibt, darf der Strom für Autos nicht durch neue Steuern verteuert werden. Vor allem auch dann nicht, wenn der Strom aus konventionellen Quellen stammt. Wer heute fordert, es dürfe nur regenerativ gewonnener Strom in Elektroautos zum Einsatz kommen, der gefährdet mit diesem Exklusivitätsanspruch den Markterfolg des neuen Antriebs. Natürlich ist es wünschenswert, überschüssigen Windstrom während der Schwachlastzeiten in die Fahrzeugbatterien einzuspeisen. Letztlich ist aber die Verbraucherentscheidung, mit welchem Stromprodukt das Fahrzeug geladen wird, zu respektieren. So wie es heute an Tankstellen unterschiedliche Treibstoffe gibt, kann es unterschiedliche Stromtarife zur Auswahl geben. Wie auch beim Haushaltsstrom sollte es den

Verbrauchern überlassen bleiben, welchen Stromtarif sie wählen. Bedingung dafür ist, dass einen ausgeprägten Wettbewerb gibt. Dafür sollte die erforderliche Infrastruktur, wie Stromanschlüsse und Kabel, standardisiert werden. Unbedingte Voraussetzung ist, dass jeder Stromanbieter an allen öffentlichen Ladestationen Strom anbieten kann. Der Inhaber der Station könnte dann faire Durchleitungsgebühren von den Wettbewerbern verlangen.

Schon bei dem aktuellen Energiemix würden pro Kilometer mit einem Elektroauto nur 90 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer freigesetzt. Dieser Wert kann unter Einbeziehung eines höheren Anteils an regenerativen Energien mittelfristig auf circa 60 Gramm gesenkt werden. Das wäre ein großer Schritt hin zu klimaverträglicher umweltfreundlicher Mobilität – ganz ohne staatliche Gängelung mit Tempolimits, erzwungener Verkleinerung des Autos und ohne Verlust der individuellen Mobilität. Mobilität und Umweltbelange zusammenzuführen – das ist ein bedeutendes Ziel der Verkehrs- und Umweltpolitik für die nächsten Jahre.

In der letzten Zeit sind vermehrt Forderungen aus der Politik und an die Politik laut geworden, auf welche Weise die Elektromobilität gefördert werden kann. Dabei sind immer wieder hohe Geldbeträge genannt worden, die der Staat investieren sollte. Dabei gibt es eine Vielzahl an Maßnahmen, mit Hilfe derer die Rahmenbedingungen für elektrisch angetriebene Fahrzeuge verbessert werden können, ohne dass größere staatliche Ausgaben erforderlich wären. Zunächst muss klar sein: Für Investitionen der Wirtschaft in die Entwicklung, Erprobung und den Einsatz von Elektrofahrzeugen und der erforderlichen Infrastruktur, müssen langfristig transparente und stabile Rahmenbedingungen gelten. Wer diese ständig verändert, schürt Unsicherheit und Investitionszurückhaltung. Die Fehler nach der Einführung der Biokraftstoffe dürfen sich nicht wiederholen: Kaum hatte sich dafür ein Markt gebildet, änderte die große Koalition das Steuerrecht und der gesamte Biokraftstoffmarkt im LKW-Sektor brach zusammen. Wer auf diese Weise Innovationen begleitet, der braucht die Arbeit dafür gar nicht erst aufzunehmen.

Die Einbeziehung des Verkehrs in den europaweiten Emissionshandel wird die Position des Elektro- gegenüber dem Verbrennungsmotor stärken. Gleichzeitig muss mit den Erlösen aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten die Stromsteuer gesenkt werden. denn es nicht das Ziel den Strom zu verteuern, sondern faire Marktbedingungen für den Energiemarkt zu schaffen.

Elektrofahrzeuge müssen auch in eine besondere Schadstoffgruppe eingestuft werden, um ihnen aufgrund dieser Einstufung die Fahrten in die Umweltzonen zu ermöglichen. Das muss geklärt werden: Wer kauft ein Elektroauto mit dem er nicht in die Innenstädte fahren darf, nur weil Gesetze nicht rechtzeitig angepasst worden sind? Die Straßenverkehrsordnung muss so geändert werden, dass die Kommunen Vorrangparkplätze für Elektroautos ausweisen können. Das ist wichtig für die Standorte von Ladestationen. Dann kann die Batterie während des Parkens wieder aufgeladen werden – aber nur, wenn dort nicht gerade ein Auto mit Verbrennungsmotor parkt. Also brauchen wir auch ein Hinweisschild für Stromladestellen, damit jeder die Ladestelle findet.

Ein Schwerpunkt bei der Forschungsförderung wird die Entwicklung leistungsfähiger Batterien sein, damit die Reichweite von Elektroautos schnellstmöglich vergrößert wird. Der Ausbau und die Fortentwicklung bestehender Programme ist daher der Ansatzpunkt für eine finanzielle Förderung. Für das Produkt selbst gilt aber: Es muss sich letztlich am Markt durchsetzen. Der Staat darf nicht wieder in die Produktsubventionierung einsteigen. Im Gespräch sind Fördersummen in Milliardenhöhe, die der Staat nicht hat und mit denen Wettbewerbsverzerrungen ausgelöst würden. Für Liberale bleibt aber der Abbau von Subventionen das Ziel.

Immer wieder werden bei Projekten, von denen sich die Politik günstige Auswirkungen auf die Umwelt verspricht, Fördertöpfe eingerichtet und Gelder verteilt. Das führt auf die Dauer zu einem hohen Erwartungsdruck bei der Einführung neuer Umwelttechnologien. Wenn aber Produkte nur gekauft werden, weil der Staat Milliardenbeträge ausschüttet, dann sind sie nicht wettbewerbsfähig. Mit dem Ende jeder Subvention kommt die Forderung nach ihrer Aufstockung und Verlängerung. Das war zuletzt bei der ordnungs- und wettbewerbspolitisch falschen Abwrackprämie zu beobachten. Erwartungen an eine Dauersubventionierung eines Industriezweiges müssen gebremst werden. Schließlich bezahlen wir auch keine Fahrräder und Schuhsohlen, obwohl es im Stadtverkehr noch umweltfreundlicher ist, mit dem Rad zu fahren oder zu Fuß zu gehen. Jede Diskussion um neue Zuschüsse bremst die erfolgreiche Einführung eines Produktes im Vorfeld. Denn wer kauft schon ein Auto ohne Zuschuss, wenn der Staat im nächsten Jahr ein paar tausend Euro dazugibt? Je häufiger es vorkommt, dass jemand, der früh ein sparsames oder umweltfreundliches Auto kauft, leer ausgeht, während spätere Käufe subventioniert werden, desto schwieriger wird es, frühes Interesse für neue Umwelttechnologien zu wecken. Fehlsteuerungen dieser Art gab es zuletzt bei der teilweisen Umstellung der Kfz-Steuer auf den CO₂-Ausstoß. Die Reform, mit der sparsame Fahrzeuge begünstigt werden, wird für bereits zugelassene Fahrzeuge erst in einigen Jahren wirksam. Wer sich also früh ein sparsames Auto gekauft hat, zahlt teilweise mehrere hundert Euro mehr Kfz-Steuer als derjenige, der sich erst später für das umweltfreundlichere Auto entschieden hat. Mit solchen politischen Entscheidungen werden die falschen Anreize gesetzt.

Eines darf nicht außer Acht bleiben: Selbst wenn wir bis 2020 zwei Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen haben werden, werden die Elektroautos, die ab dem nächsten Jahr auf den Markt kommen sollen, vorerst einen verhältnismäßig kleinen Anteil am Fahrzeugbestand ausmachen. Ein solcher technologischer Quantensprung kann nicht von heute auf morgen gelingen. Mehr als 45 Millionen Fahrzeuge und wohl alle Nutzfahrzeuge werden wie bisher mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sein. Daher ist es wichtig, alle Anstrengungen, die unternommen worden sind, um den Verbrennungsmotor effizienter zu machen, fortzuführen und zu verstärken.

erschienen in: Traffic Tech, IAA Special, September 2009