

Antrag

der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Meierhofer, Horst Friedrich (Bayreuth), Angelika Brunkhorst, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Florian Toncar, Dr. Daniel Volk, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Elektromobilität – Für einen bezahlbaren und klimaverträglichen Individualverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Für eine bezahlbare, energiesparende und klimaverträgliche Mobilität müssen geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden. Wegweisend sind dafür drei technische Entwicklungspfade alternativer Antriebe: die Optimierung und Weiterentwicklung von Verbrennungsmotoren bei zunehmendem Einsatz von Biokraftstoffen, Fahrzeugkonzepte unter Einsatz von Wasserstoff, insbesondere mit Hilfe von Brennstoffzellen, sowie elektrische Antriebe. Während die Nutzung wasserstoffbasierter Technologien im Bereich der Mobilität zögerlicher voranschreitet als zunächst erwartet, stellt die Gewinnung und Nutzung von Biokraftstoffen der zweiten und dritten Generation Wege in Aussicht, die ökologischen Probleme eines verstärkten Biomasseanbaus insbesondere in den Schwellen- und Entwicklungsländern zu reduzieren, mögliche Nahrungsmittelkonkurrenzen weiter zu entschärfen und Kapazitätsgrenzen zu erweitern.

Insbesondere der Entwicklungspfad der Elektroantriebe ist im Eindruck neuerer Entwicklungen bei der Batterietechnik von erheblicher Dynamik und hat besonderes Leistungspotential für eine bezahlbare, energiesparende und klimaverträgliche Mobilität der Zukunft. Zwar ist die Reichweite entsprechender Fahrzeuge im reinen Elektrobetrieb derzeit noch auf wenig mehr als 100 Kilometer beschränkt. Realistisch angepeilt wird jedoch bereits eine Reichweite von 250 Kilometern. Elektroantriebe stellen demnach in Aussicht, ein anspruchsvolles ökologisches Profil mit einem attraktiven ökonomischen Leistungspotential zu verbinden. So würde selbst bei einem Strompreis von beispielsweise 25 Cent/KWh

eine Fahrleistung von 100 Kilometern nur mit rund 4 Euro Verbrauchskosten zu Buche schlagen. Eine Fahrleistung, die einer konventionellen Tankfüllung mit Benzin, also einer Reichweite von rund 500 Kilometern entspricht, würde den Autofahrer bei Elektroantrieb prinzipiell also lediglich rund 20 Euro kosten. Selbst wenn die für einen wachsenden Anteil von Elektroantrieben erforderliche Infrastruktur und die Ertüchtigung des Netzes den Strompreis noch einmal drastisch erhöhen würde, wären die Verbrauchskosten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich preiswerter.

Aus ökologischer Sicht ist das Potential der Elektroantriebe insbesondere aus der Perspektive des Klimaschutzes bemerkenswert. Bei Berücksichtigung der Emissionen bei der Stromerzeugung liegen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen eines Elektroautos bereits unter den Bedingungen des heutigen Energiemix bei nur 90 Gramm pro Kilometer. Bei einem weiter zunehmenden Anteil erneuerbarer Energien, einem Weiterbetrieb der in Deutschland derzeit an der Stromversorgung beteiligten Kernkraftwerke, einer Modernisierung bestehender Kohlekraftwerke und der Auslegung neuer Kohlekraftwerke auf die Abscheidung von CO₂ ist eine längerfristige Zielmarke von 60 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer im Bereich des Möglichen – und zwar ohne weitere finanzielle Belastungen der Autofahrer, ohne weitere technische Vorschriften bei den Fahrzeugen oder Tempolimits und ohne einseitige Belastungen der deutschen Volkswirtschaft im internationalen Wettbewerb. Hinzu kommt, dass die Elektromobilität weitere positive Wirkungen in den Ballungsräumen im Blick auf Lärm und Luftqualität hat.

Elektrische Antriebe eröffnen damit die Chance, die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs substanziell und im Rahmen eines konsistenten Gesamtkonzepts zu verringern. Eine herausragende Chance bietet die Elektromobilität insbesondere für die effiziente Nutzung erneuerbarer Energien, weil Elektrofahrzeuge eine dezentrale Speichermöglichkeit für Strom aus fluktuierenden Quellen in Aussicht stellen. Gerade in Schwachlastzeiten, wenn es (beispielsweise nachts) für diesen keine anderen Abnehmer gibt, werden die meisten Fahrzeuge kaum genutzt, so dass sie prinzipiell als Speicher z. B. für Strom aus Windenergie zur Verfügung stehen könnten. Ohnehin wird ein Privatfahrzeug durchschnittlich weniger als 2 von 24 Stunden des Tages bewegt. In der verbleibenden Zeit könnten mobile Hochleistungsbatterien der Fahrzeuge künftig als mobile Energiespeicher in die Energieversorgung integriert werden. Nicht zuletzt eröffnet die Elektromobilität auch eine zusätzliche Option, die Abhängigkeit vom Öl zu verringern.

Vor diesem Hintergrund müssen die längerfristigen und grundsätzlichen Weichenstellungen beizeiten so vorgenommen werden, dass die Potentiale aller genannten technischen Entwicklungen von der Privatwirtschaft in den kommenden Jahren ungehindert genutzt und vorangebracht werden können. Dabei geht es um das Offenhalten technologischer Entwicklungspfade – auch mit der Unterstützung zukunftsweisender und verlässlicher politischer Signale.

Zwar muss die Entscheidung, welche Technologie sich durchsetzen wird, letztlich der Markt treffen. Mit Blick auf die politischen Rahmenbedingungen sind dessen ungeachtet aber konsistente, eindeutige und glaubwürdige Signale unverzichtbar. Es gilt sicherzustellen, dass insbesondere für Investitionen in die Entwicklung, Erprobung und den Einsatz von Elektrofahrzeugen langfristig stabile und transparente Rahmenbedingungen garantiert werden und dass der Verkehrsbereich als Chance genutzt wird, Energiepolitik und Klimaschutz in einem konsistenten Gesamtkonzept zu verbinden.

Bewusst bleiben muss, dass es dabei nicht um die Erwartung oder Hoffnung geht, dass der gesamte individuelle Straßenverkehr in wenigen Jahren schlagartig auf Elektroantrieb umgestellt wird. Vielmehr werden Elektrofahrzeuge – zunächst für kürzere Distanzen und in den Ballungsräumen – allmählich an Bedeutung gewinnen. Für weitere Distanzen bieten Hybridfahrzeuge die Möglichkeit, die ersten bis zu 100 Kilometer elektrisch zu bewältigen, während im Langstreckenlauf

z. B. ein leistungsoptimierter Verbrennungsmotor zugeschaltet wird. Der durchschnittliche Kraftstoffbedarf wird auf diese Weise dramatisch verringert. Hier kommt ein großer Vorteil zum Tragen: Elektroantriebe können die konventionellen Mobilitätskonzepte zunächst unterstützen, ohne dass völlig neuartige Infrastruktursysteme entwickelt werden müssten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- für Investitionen in die Entwicklung, Erprobung und den Einsatz von Elektrofahrzeugen langfristige transparente und stabile Rahmenbedingungen zu garantieren;
- der Energiespeicherforschung und der Forschung für intelligente Netze (smart grids) eine noch wichtigere Rolle in der Energieforschung zuzuweisen;
- die Stromsteuer mittels der Versteigerungserlöse aus dem Emissionshandel deutlich zu senken oder abzuschaffen, um auch die Nutzung von Elektrofahrzeugen noch attraktiver zu machen;
- auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass der Verkehrssektor auf der Ebene der Brennstoffhändler (upstream) in den Emissionshandel einbezogen und die Ökosteuern entsprechend gesenkt wird. Die Autofahrer würden dadurch nicht zusätzlich belastet, zugleich könnten CO₂-arme Antriebe profitieren;
- auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass Klimaschutz im Straßenverkehr vorrangig durch eine konsequente Nutzung des Emissionshandels und durch eine verlässliche und glaubwürdige Flankierung des technischen Fortschritts angestrebt wird und – wenn überhaupt – dann nur vorübergehend und ergänzend mit Hilfe bürokratischer Grenzwerte und einseitiger Belastungen für deutsche Automobilhersteller;
- darauf hinzuwirken, dass in enger Zusammenarbeit mit der Energiewirtschaft „Park-and-Load-Systeme“ in den Ballungszentren entwickelt und aufgebaut werden;
- darauf hinzuwirken, dass die Länder und die Träger des öffentlichen Personen- und Nahverkehrs (ÖPNV) die „Park-and-Ride-Systeme“ schrittweise für die Elektromobilität ertüchtigen;
- darauf hinzuwirken, dass die Aufgabenträger und Besteller des ÖPNV bei der Weiterentwicklung der Nahverkehrspläne und bei der Bestellung von Nahverkehrsleistungen eine Förderung der Ausrüstung öffentlich genutzter Fahrzeuge mit Elektroantrieben oder anderen emissionsarmen Antrieben berücksichtigen;
- darauf hinzuwirken, dass die Zusammensetzung der zur Stromerzeugung eingesetzten Energieträger (Energimix) zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit möglichst breit diversifiziert bleibt. Dies bedeutet unter anderem den weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien und auch eine Verlängerung der Betriebszeiten vorhandener Kernkraftwerke;
- darauf hinzuwirken, dass die Energietransport- und Energieverteilungsnetze für die direkte Nutzung erneuerbarer Energien für eine breite Nutzung von Elektroantrieben ertüchtigt werden;
- die Mengenziele für erneuerbare Energien im Stromsektor so anzuheben, dass sie die Zusatznachfrage für die elektrische Mobilität befriedigen können.

Berlin, den 11. November 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

