

Tendenzbeschluss

„Elektromobilität: Für einen bezahlbaren und klimaverträglichen Individualverkehr“

Verabschiedet auf der Herbsttagung der FDP-Bundestagsfraktion
am 11. September 2008 in Wiesbaden

1. Sachstand

Bezahlbare, energiesparende und klimaverträgliche Mobilität ist ein Zukunftsthema. Das ist nicht zuletzt durch den Anstieg des Ölpreises deutlich ins öffentliche Bewusstsein gerückt. Grundsätzlich stehen **drei wesentliche Entwicklungspfade alternativer Antriebe** zur Verfügung:

- Weiterentwicklung der Verbrennungstechnologie mit Einsatz von Biokraftstoffen
- Brennstoffzellen mit Einsatz von Wasserstoff
- Elektrische Antriebe („E-Mobility“).

Bei den Biokraftstoffen gibt es die bekannten ökologischen Probleme, mögliche Nahrungsmittelkonkurrenzen und Kapazitätsgrenzen. Die Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie hat Potenziale, die technologische Entwicklung schreitet aber langsamer voran als zunächst eingeschätzt. Dagegen hat sich die Entwicklung bei den für die E-Mobility notwendigen Batterietechniken deutlich beschleunigt. Es ist daher an der Zeit, strategisch das Elektroauto stärker in den Blick zu nehmen. **Es müssen die notwendigen Optionen geschaffen werden. Die Entscheidung, welche Technologie sich durchsetzen wird, muss dann letztlich der Markt treffen.**

Die Reichweite von Elektrofahrzeugen ist derzeit noch relativ gering: im reinen Elektrobetrieb liegt sie momentan rund 100 Kilometern, angepeilt werden bis zu knapp 250 Kilometer. Allerdings wird nach Angaben eines großen Automobilherstellers die übergroße Mehrheit der PkW auch nur bis zu Distanzen von 70 Kilometer pro Tag bewegt. **Zudem geht es beim Konzept „E-Mobility“ nicht um die Erwartung, dass der gesamte individuelle Straßenverkehr in wenigen Jahren schlagartig auf Elektroantrieb umgestellt wird.** Vielmehr können Elektrofahrzeuge – zunächst für kürzere Distanzen und in den Ballungsräumen – allmählich an Bedeutung gewinnen.

Für weitere Distanzen bieten Hybrid-Fahrzeuge die Möglichkeit, die ersten bis zu 100 Kilometer elektrisch zu bewältigen, während im Langstreckenlauf ein leistungsoptimierter und nur wenige PS starker Verbrennungsmotor zugeschaltet wird, der die Batterie nachlädt. Hier kommt ein großer Vorteil der E-Mobility-Konzepte zum Tragen: **Elektroantriebe können die konventionellen Mobilitätskonzepte zunächst unterstützen**, ohne dass völlig neuartige

Infrastruktursysteme entwickelt werden müssten. Dies ist ein großer Vorteil der E-Mobility-Konzepte im Vergleich beispielsweise zu Konzepten auf Wasserstoff-Basis.

Auch bei nüchterner Einschätzung der Kosten und des Standes der Technik eröffnen die Elektroantriebe eine fundierte Vorstellung einer klimaverträglichen individuellen Mobilität, die bezahlbar bleibt: Beim gegenwärtigen Strompreis (rund 20 Cent / kWh) würde der Verbrauch von 16kWh auf 100 km (Bosch-Studie 2008) mit 3,20 Euro Verbrauchskosten zu Buche schlagen. Eine Fahrleistung, die einer konventionellen „Tankfüllung“ mit Benzin, also einer Reichweite von rd. 500 Kilometern entspricht, würde den Autofahrer bei Elektroantrieb prinzipiell also rund 16 Euro kosten. Selbst wenn beispielsweise die Anwendung bei größeren Fahrzeugen, die erforderliche Infrastruktur und die Ertüchtigung des Netzes den Preis noch einmal erhöhen würde: **geschätzte 30 oder 40 Euro für eine „Tankfüllung“ wären im Vergleich zur heutigen Situation geradezu preiswert.** Dabei ist das Fahrzeug (abgesehen von der Stromerzeugung) vollkommen emissionsfrei. Hinzu kommt, dass die Elektromobilität weitere **positive Wirkungen in den Ballungsräumen im Blick auf Lärm und Luftqualität** hat.

Das Thema „E-Mobility“ ist auch deshalb sehr interessant, da die Fahrzeuge eine **Speichermöglichkeit** für Strom aus fluktuierenden Quellen darstellen. Dies **kann die Nutzung erneuerbarer Energien deutlich effizienter machen.** Überschüssiger Windstrom könnte in Schwachlastzeiten in den Fahrzeugbatterien gespeichert werden. Denn ein Privatfahrzeug wird durchschnittlich weniger als 2 von 24 Stunden des Tages bewegt. Gerade in Schwachlastzeiten (nachts) stehen die meisten Fahrzeuge ungenutzt herum, stehen also prinzipiell als Speicher z. B. für Strom aus Windenergie zur Verfügung, wenn es für diesen keine anderen Abnehmer gibt.

2. Strategische Positionierung

Mit dem High-Tech-Thema „E-Mobility“ bietet sich die Option, Individualverkehr langfristig bezahlbar, energiesparender und klimaverträglicher zu machen, und zwar:

- **ohne weiteres Abkassieren der Autofahrer** – also anders als die Koalition,
- **ohne Öko-Askese und Gängelung** – also anders als die Grünen. Diese intonieren das Thema vor allem mit den Schlagworten Tempolimit, kleinere Autos, weniger Autofahren, weniger individuelle Mobilität, alle müssen Bahn, Bus und Fahrrad fahren.
- **ohne einseitige Belastungen der Volkswirtschaft im internationalen Wettbewerb** – also wirtschaftlich kompetent und zugleich ökologisch verantwortungsvoll.

Die zentralen Botschaften lauten:

- Für die FDP-Bundestagsfraktion sind Mobilität, Verkehr und Energie **Kernthemen ihrer Innovationspolitik**, die Forschungsfelder wie Forschung für Erneuerbare Energien, die Speicherung fluktuierender Energien, Energietransport in „intelligenten“ Netzen und Infrastrukturen integriert.
- Die FDP-Bundestagsfraktion setzt sich dafür ein, dass wir **uns unabhängiger machen von Erdöl-Importen** und damit langfristig **Mobilität für jedermann bezahlbar bleibt**.
- Die FDP-Bundestagsfraktion versteht **Klimaschutz als High-Tech-Thema**: Zukunftsfähig wird individuelle Mobilität vor allem durch High-Tech und die Leistungsfähigkeit der Ingenieure.
- Für die FDP-Bundestagsfraktion ist **Mobilität klimaverträglich machbar**. Klimaschutz (als Lebensbedingung für zukünftige Generationen) und Mobilität (als Motor für Wohlstand und Wachstum) werden nicht gegeneinander ausgespielt, sondern in einem übergreifenden Politikansatz integriert.

3. Konkrete Forderungen und Maßnahmenvorschläge der FDP-Bundestagsfraktion

Die FDP-Bundestagsfraktion **strebt eine technologieoffene Politik** an, die **Optionen für Elektromobilität schafft**. Aber auch **andere technologische Optionen** wie die Wasserstoff-Technologie oder eine optimierte Verbrennungstechnologie mit Biokraftstoffen der zweiten und dritten Generation nicht aus dem Blick geraten. Sie alle werden **eine Rolle im künftigen Antriebsmix spielen** können.

Konkret könnte die Option Elektromobilität dadurch erleichtert werden, dass

1. für Investitionen in die Entwicklung, Erprobung und den Einsatz von Elektrofahrzeugen langfristig transparente und **stabile Rahmenbedingungen** garantiert werden.
2. in der **Energieforschung** die Energiespeicherforschung und die Forschung für intelligente Netze (smart grids) eine noch wichtigere Rolle spielen.
3. die **Stromsteuer** mittels der Versteigerungserlöse aus dem Emissionshandel deutlich gesenkt oder abgeschafft wird, womit auch die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver wird,
4. der Verkehrssektor auf der Ebene der Brennstoffhändler („upstream“) in den **Emissionshandel** einbezogen und die Ökosteuer entsprechend gesenkt wird. Die Autofahrer werden dadurch nicht zusätzlich belastet; CO₂-arme Antriebe können profitieren.
5. in enger Zusammenarbeit mit der Energiewirtschaft **„Park-and-Load-Systeme“** in den Ballungszentren entwickelt und aufgebaut werden.

6. die Länder und die Träger des Öffentlichen Personen- und Nahverkehrs (ÖPNV) die „**Park-and-Ride-Systeme**“ schrittweise für die „E-Mobility“ ertüchtigen.
7. 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.
8. 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**.
9. die Mengenziele der von der FDP-Bundestagsfraktion angestrebten differenzierten Mengensteuerung für **erneuerbare Energien** im Stromsektor so angehoben werden, dass sie die Zusatznachfrage für die elektrische Mobilität befriedigen können,
10. die **Energietransport- und Energieverteilungsnetze** für die direkte Nutzung Erneuerbarer Energien für „E-Mobility“ ertüchtigt werden.