

UNS GEHT'S UMS GANZE


**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
BUNDESTAGSFRAKTION

AKKU. FERTIG. LOS!

e-mobil in die Zukunft



Unsere Vision

Alles spricht für die Verkehrswende. Wir wollen sicher, sauber und bezahlbar mobil sein, auch ohne eigenes Auto. Klima, Umwelt und Natur müssen wir entlasten.

Deshalb setzen wir Grüne im Bundestag auf klimafreundliche Mobilität mit modernen Bussen und Bahnen und auf sichere Rad- und Fußwege. Weniger Lärm und Staus, weniger Klimagase und Verkehrstote – davon profitieren wir alle.

Ganz ohne Auto wird es zwar nicht gehen, anders als heute wird es künftig aber leise und abgasfrei sein. Batteriebetriebene Elektroautos können das. Und die Entwicklungen bei den Autoherstellern zeigen: Sie setzen sich gegenüber anderen alternativen Antrieben durch. Das ist auch gut so, weil sie besonders energieeffizient fahren und immer günstiger werden.

Der Durchbruch ist aber noch nicht gelungen. Wir wollen die Elektromobilität jetzt auf die Überholspur bringen. Damit stärken wir unseren Wettbewerbsstandort, sichern wertvolle Jobs in der Industrie und schützen das Klima.

Collage: Shutterstock

DAS GROSSE VERSAGEN DER BUNDESREGIERUNG

Bislang hat die Bundesregierung beim Klimaschutz im Verkehr nichts zustande gebracht. Nach wie vor hängen rund 94 Prozent des gesamten Verkehrs an Öl oder Gas. Ohne Corona-Krise läge heute der Ausstoß von klimaschädlichem Kohlendioxid sogar fast genauso hoch wie im Jahr 1990. Dabei müsste er bis 2030 um mindestens 40 Prozent sinken. Laut dem Pariser Klimaabkommen muss der Verkehr spätestens 2050 sogar komplett klimaneutral sein. Da fast zwei Drittel der Klimagase im Verkehr vom Auto stammen, liegt hier eine gewaltige Herausforderung und eine große Chance für Elektroautos. Aber: Ende 2020 waren rund 48 Millionen Autos in Deutschland zugelassen, davon lediglich rund 300 000 reine E-Autos.

Nur halbherzig fördert die Bundesregierung den Umstieg auf abgasfreie Autos. An anderer Stelle untergräbt sie ihn sogar. Wie sollen sich saubere Antriebe durchsetzen, wenn zum Beispiel Dieselkraftstoff mit jährlich mehr als acht Milliarden Euro subventioniert wird? Warum soll die deutsche Autoindustrie auf neue Antriebe umstellen, wenn die Bundesregierung den Status quo konserviert und bei den CO₂-Vorgaben für Neuwagen in Europa immer auf die Bremse tritt? So kann es nicht weitergehen, der fossile Verbrenner braucht ein Enddatum.

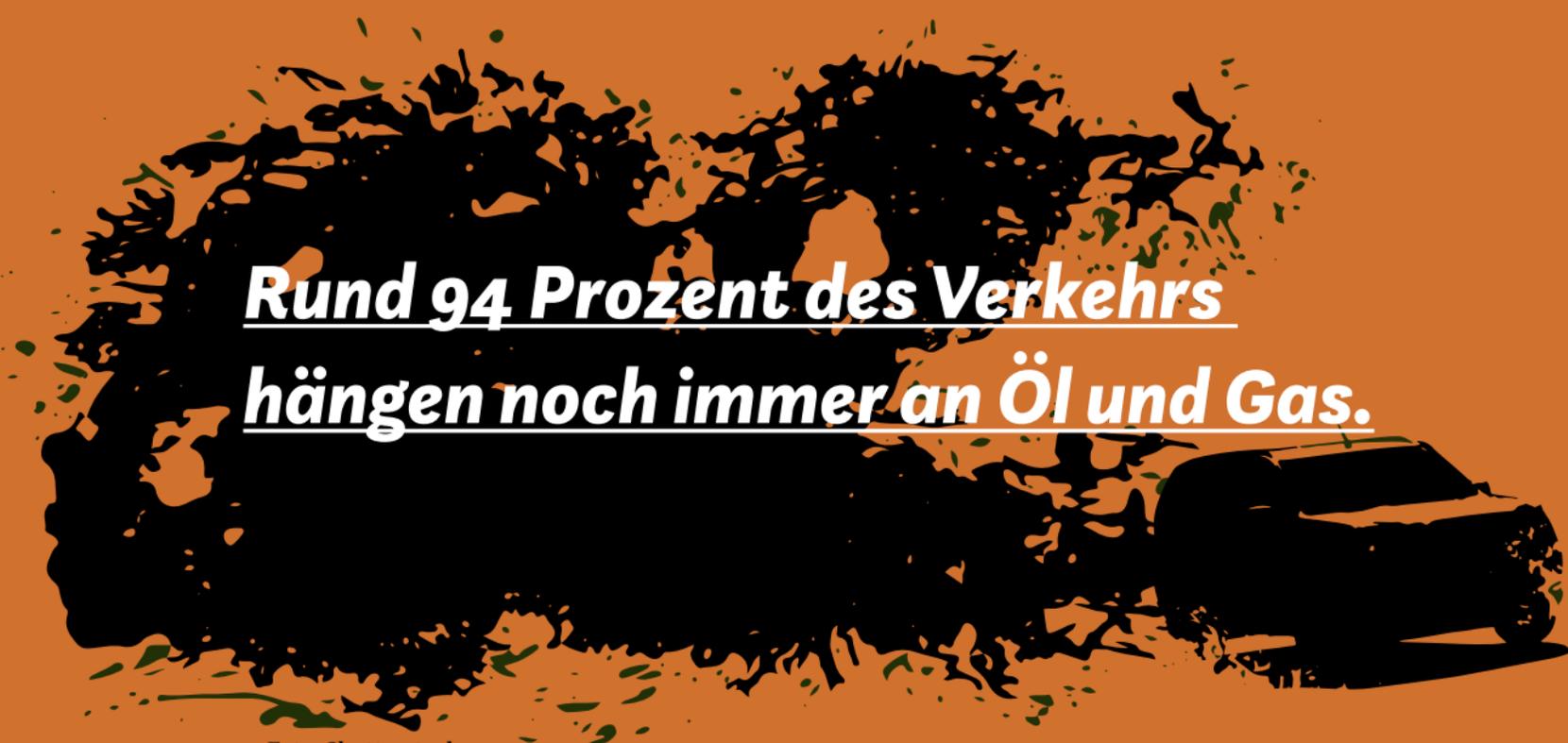


Foto: Shutterstock



Foto: Kathrin Harms/Laif

WER HAT DIE NASE VORN?

Die Automobilwirtschaft ist ein bedeutender Wirtschaftszweig in unserem Land. Ob unsere Unternehmen auch bei der neuen Mobilität mitmischen, entscheidet über ihre Wettbewerbsfähigkeit und unseren Wohlstand. Bislang hängen unsere Unternehmen noch hinterher.

Keine Frage: Autohersteller und Zulieferer stehen vor großen Herausforderungen. Zum notwendigen Ausstieg aus dem fossilen Verbrenner kommt die fortschreitende Digitalisierung hinzu. Das Auto wird mehr und mehr zur Plattform für Apps und Assistenzsysteme. Auch hier gilt: Wer hat die Nase vorn?

Weltweit steigt die Nachfrage nach abgasfreien Antrieben. Wenn deutsche Unternehmen in Zukunft weiter erfolgreich Autos exportieren wollen, müssen diese Produkte emissionsfrei sein. Einen Schutzzaun um den fossilen Verbrenner zu ziehen, wie die Bundesregierung es versucht, ist kontraproduktiv. Damit schadet sie nur der Automobilwirtschaft und gefährdet hunderttausende Jobs. Die Wirtschaftsgeschichte kennt kein Unternehmen, das erfolgreich an einer veralteten Technologie festgehalten hat. Einstige Weltmarktführer wie Nokia oder Kodak lassen grüßen.

„Gerade weil es um den Erhalt von Arbeitsplätzen geht, müssen wir das E-Auto auch in Deutschland zum Erfolg machen. Ein Enddatum für den Verbrenner wäre ein wichtiges Signal.“

CEM ÖZDEMİR MDB,
Vorsitzender im Verkehrsausschuss

WER STEIGT WANN AUS DEM VERBRENNER AUS?



TRANSFORMATION, JOBS, WERTSCHÖPFUNG

Mit den sauberen Antrieben verändern sich auch Produktion und Jobs. Untersuchungen zeigen: Den Autobauern wird es auch künftig nicht an Arbeit mangeln, doch die Jobbeschreibungen werden anders aussehen als heute. Vor größeren Herausforderungen stehen kleine und mittlere Zulieferer, die oft ganz vom Verbrennungsmotor abhängig sind. Wir wollen sie daher frühzeitig unterstützen – zum Beispiel mit einem Transformationsfonds. Er soll die finanziellen Mittel für die Umrüstung in den Werkhallen bereitstellen.

Außerdem wollen wir eine Qualifizierungs-Kurzarbeit ermöglichen, die hilft, Jobs zu sichern und Beschäftigte in der Umbauphase nachhaltig weiterzubilden. Auch gänzlich neue Jobs entstehen – zum Beispiel in der Elektroindustrie, die Ladesäulen und Wallboxen errichtet. Studien zeigen, dass die Antriebswende unterm Strich zu mehr Beschäftigung in Europa führen kann. Chancen bietet zudem die Produktion von Batteriezellen. Wir wollen Forschungsförderung und Batteriezellproduktion in Europa stärken. Damit können Batterien nicht nur nachhaltiger produziert werden, sondern europäische Unternehmen kommen auch bei neuen Batterietypen technologisch voran.



ÜBERALL LADEN ...

Wenn der Preis stimmt, sind viele bereit, aufs Elektroauto umzusteigen. Doch oft überwiegen noch die Bedenken: Komme ich mit der Reichweite ans Ziel oder bleibe ich mit leerem Akku irgendwo liegen? Abhilfe schafft eine gut ausgebaute öffentliche Ladeinfrastruktur. Der Ausbau der Ladesäulen hält jedoch nicht Schritt mit der steigenden Nachfrage nach E-Autos. Da muss unser Land schneller werden. Wir Grüne im Bundestag wollen das staatliche Förderprogramm für Ladesäulen von starren Fristen und anderer Bürokratie befreien. Wie es Baden-Württemberg vormacht, wollen wir deutschlandweit dafür sorgen, dass ein dichtes Ladenetz entsteht.

So einfach wie das Tanken muss auch das Laden eines Autos werden. Deswegen wollen wir den Dschungel der unterschiedlichsten Bezahlmöglichkeiten beenden und einheitliche Standards finden. Im besten Fall reicht dann eine App oder Ladekarte. Informationen zu den Ladesäulen, vor allem Strompreis und Belegungsstand, müssen kostenlos und jederzeit abrufbar sein. Dazu wollen wir die Betreiber verpflichten.



Foto: Shutterstock

... AUCH VOR DER HAUSTÜR

Wer sein E-Auto lädt, macht das in vielen Fällen daheim oder bei der Arbeit. Deshalb ist es gut, dass die Bundesregierung endlich dem grünen Vorschlag gefolgt ist, leichter Lademöglichkeiten an Parkplätzen von Wohnhäusern zu schaffen. Mieter*innen und Miteigentümer*innen von Mehrfamilienhäusern haben jetzt einen Rechtsanspruch, eine Lademöglichkeit an ihrem Stellplatz zu installieren. So kann es jeden Morgen mit vollem Akku losgehen. Das gelingt mit keinem Verbrenner.

Künftig müssen bei den meisten Neubauten Lademöglichkeiten gleich eingeplant werden. Teure Nachrüstungen bleiben den Nutzer*innen dann erspart. Die Bundesregierung weigert sich allerdings, durchdachte Vorgaben für die Planung zu machen. Wir setzen uns für ambitionierte Quoten ein, um den Einbau von Lademöglichkeiten voranzubringen.

DAS GUTE BELOHNEN

Wir Grüne im Bundestag unterstützen eine Kaufprämie für Elektroautos. Wir wollen dafür aber kein zusätzliches Steuergeld einsetzen. Denn es gibt keinen Grund, individuelle Auto-Mobilität staatlich zu fördern. Im Gegensatz zur Bundesregierung wollen wir die Prämie daher über ein Bonus-Malus-System im Rahmen der Kfz-Steuer finanzieren. E-Autos bekommen eine Gutschrift, während die Halter*innen von Spritschluckern stärker an den ökologischen Kosten ihrer Autos beteiligt werden.

Die Förderung von Plug-in-Hybriden gehört auf den Prüfstand. Denn Autos, die sowohl einen Elektro- als auch einen Verbrennungsmotor haben, sind nur dann klimaschonend, wenn sie vorwiegend elektrisch fahren. Aktuell statten viele Hersteller ihre spritschluckenden SUVs mit elektrischen Hilfsmotoren und lediglich kleinen Akkus aus, um die steuerliche E-Förderung mitzunehmen. Im Alltag wird dann oft der Verbrennungsmotor genutzt. Das ist staatlich subventionierter Klimabetrug! Auch die staatlichen Dieselsubventionen, immerhin acht Milliarden Euro pro Jahr, wollen wir schrittweise abschaffen.



WEITER ALS GEDACHT

Einige Vorurteile halten sich hartnäckig. Geringe Reichweiten, hohe Kosten, überschaubare Auswahl – das hält immer noch viele Menschen vom Umstieg auf ein E-Auto ab. Und auch in der Bundesregierung wird mehr über Reichweitenangst gesprochen als über die Chancen der E-Mobilität. Doch der Markt entwickelt sich: Reichweiten von vielen hundert Kilometern sind längst Standard. Die Modellvielfalt steigt zwar langsam, aber stetig. Auch das Kostenargument zieht nicht. Viele Elektroautos sind über die ganze Nutzungsdauer schon heute günstiger als vergleichbare Verbrenner. Das belegt eine Studie des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft. Mit langen Lieferzeiten für einige Modelle untergräbt allerdings die Automobilwirtschaft ihre eigenen Erfolge.

KLAR IM VORTEIL

Über die gesamte Nutzungsdauer sind E-Autos deutlich klimafreundlicher als fossile Verbrenner. Zwar verbraucht die Akkuproduktion viel Energie, doch beim Betrieb des E-Autos fällt die Klimabilanz erheblich besser aus als bei einem Verbrenner. Und der Vorsprung wird größer. Denn mit steigendem Anteil der Erneuerbaren am Strommix verbessert sich auch die Klimabilanz der E-Autos. Fossile Verbrenner können da nicht mithalten.

Für die Batterien werden Lithium, Kobalt und andere Rohstoffe benötigt, die derzeit teilweise unter menschenunwürdigen Bedingungen abgebaut werden. Doch die Ressourcenbilanz der Elektromobilität verbessert sich. Forschung und Wissenschaft zeigen Wege auf, wie Akkus künftig mit alternativen Rohstoffen hergestellt werden können. Schon heute sinkt der Anteil des bedenklichen Kobalts in den Akkus. Manche Hersteller haben angekündigt, bald ganz darauf zu verzichten.

RESSOURCEN FAIR ABBAUEN ...

Um den Ressourcenabbau für die Batterieproduktion streng zu kontrollieren und fairer zu gestalten, fordern wir ein umfassendes Lieferkettengesetz. Damit werden Unternehmen verpflichtet, dem Schutz von Umwelt und Menschenrechten in ihren Lieferketten nachzukommen. Im Schadensfall müssen sie für ihr Fehlverhalten haften.

... UND UMFASSEND RECYCELN

Ausgediente Akkus sind wertvolle Rohstofflager. Je besser sie recycelt werden, desto weniger neue Ressourcen werden benötigt. Dieses Recycling funktioniert technisch bereits sehr gut. Viele Ressourcen können fast vollständig aus den Akkus zurückgewonnen werden, zum Beispiel Nickel, Eisen und Kobalt. Bislang fehlen jedoch gesetzliche Regeln, die ein umfangreiches Recycling auch vorschreiben.

Wir Grüne im Bundestag setzen uns für hohe und verbindliche Sammelquoten ein, damit möglichst alle Akkus ins Recycling gelangen. Außerdem brauchen wir separate Recyclingquoten für die Rohstoffe und eine Vorgabe, dass zurückgewonnene Materialien in neuen Produkten eingesetzt werden.



GROSSES EINSATZFELD

Die E-Mobilität bietet weit über das Auto hinaus ein großes Einsatzfeld. Wir wollen, dass möglichst viel Verkehr „unter Strom“ steht. Im Bahnverkehr hat sich die E-Mobilität schon lange durchgesetzt. Aber viele Strecken betreibt die Bahn immer noch mit Dieselloks. Wir Grüne im Bundestag wollen dafür sorgen, dass bis zum Jahr 2030 mindestens 75 Prozent des Schienennetzes elektrifiziert werden. Außerdem wollen wir im Bahnverkehr ausschließlich Ökostrom einsetzen. Auch Busse im Nahverkehr können gut mit elektrischem Antrieb fahren. Berlin hat sich beispielsweise vorgenommen, bis zum Jahr 2030 vollständig auf E-Busse umzustellen. Elektrische Lieferfahrzeuge haben ebenso viel Potenzial. Zusammen mit Lastenrädern machen sie die Citylogistik sauber. Auf einigen Strecken können heute auch Lkw schon elektrisch fahren. Für andere Zwecke werden Wasserstoffantriebe die Alternative zum Diesel sein.

Die Elektrifizierung gibt auch dem Radverkehr Rückenwind. Viele Menschen, die vorher nicht aufs Rad gestiegen sind, kommen mit Pedelecs und E-Bikes gut durch den Alltag.



Foto: Picture-Alliance/Joker

E-Fuels? Wo es nicht anders geht!

GIBT'S ALTERNATIVEN?

Oft werden als Alternativen zu batterieelektrischen Antrieben auch Wasserstoff oder synthetische Varianten fossiler Kraftstoffe („E-Fuels“) ins Spiel gebracht – nicht selten in der Hoffnung, beim Auto könne alles bleiben, wie es ist. Doch dieses Kalkül geht nicht auf. Denn für die Produktion beider Kraftstoffe braucht man große Mengen Ökostrom, der dann woanders fehlt.

Beim Einsatz von Wasserstoff gehen fast drei Viertel des Stroms ungenutzt verloren. Hinzu kommen ganz praktische Probleme: Während immer mehr E-Auto-Modelle verkauft werden, bietet derzeit kein deutscher Autohersteller Wasserstoff-Serienmodelle an. Und bisher gibt es trotz Förderung nur wenige der teuren Wasserstoff-Tankstellen.

Noch schlechter ist die Energiebilanz bei den E-Fuels. Diese Kraftstoffe sind auf absehbare Zeit nur in geringen Mengen verfügbar und sehr teuer. Zudem brauchen sie fünf bis sechs Mal mehr Strom, als im batterieelektrischen Auto für dieselbe Strecke benötigt wird. Für den Autoverkehr können wir sie also nicht gebrauchen. Stattdessen müssen wir die kostbaren Mengen für Verkehrsträger wie Flugzeuge oder Schiffe reservieren, für die ein Batterieantrieb nicht geeignet ist.

ZEHN PUNKTE FÜR MEHR E-MOBILITÄT

1. Wir wollen Bus und Bahn sowie Fuß- und Radverkehr stärken. Das Auto wird Teil des Mobilitätsmixes bleiben. Wir wollen aber, dass es klimafreundlich, sauber und leise fährt. Deshalb geben wir der Elektromobilität Vorfahrt. Der fossile Verbrenner ist ein Auslaufmodell.
2. Unsere Automobilwirtschaft müssen wir beim Umstieg auf klimafreundliche Antriebe verlässlich unterstützen. Ein Zukunftsfonds soll auch kleinen und mittleren Zulieferern bei der Transformation helfen.
3. Arbeitnehmer*innen sind das Rückgrat der Transformation. Mit Weiterbildungsangeboten, insbesondere einer Qualifizierungs-Kurzarbeit, wollen wir ihnen neue attraktive Perspektiven geben.
4. Das öffentliche Ladenetz muss schneller und flächendeckend wachsen. Das Laden muss so einfach werden wie das Tanken. Dazu wollen wir einheitliche Bezahlstandards einführen.
5. Schon beim Gebäudeneubau müssen Lademöglichkeiten an den Parkplätzen mitgeplant werden. Wir setzen uns für ambitionierte Quoten ein.



6. Die Kaufprämie für E-Autos muss über ein Bonus-Malus-System von den Spritschlucker-Pkw mitfinanziert werden. Plug-in-Hybride, die nicht überwiegend elektrisch fahren, dürfen keine Vorteile genießen.
7. Dieselsubventionen gehören schrittweise abgebaut. Sie verhindern den Umstieg auf die Elektromobilität und kosten die Steuerzahler*innen jährlich über acht Milliarden Euro.
8. Wir wollen eine Batteriezellproduktion in Deutschland und Europa unterstützen. Damit halten wir Jobs und Wertschöpfung im Land und stellen hohe Ökostandards bei Akkuproduktion und Recycling sicher.
9. Mit einem Lieferkettengesetz wollen wir Unternehmen in die Verantwortung nehmen. So können wir soziale und umweltrechtliche Vergehen beim Rohstoffabbau eindämmen. Vorgaben für effizientes Recycling senken zudem den Bedarf an neuen Rohstoffen.
10. Im Pkw sind Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe keine sinnvollen Alternativen zur Elektromobilität. Wir müssen die wertvollen Kraftstoffe dort einsetzen, wo wir den Strom nicht direkt nutzen können.

NOCH FRAGEN?

ZUM WEITERLESEN:

- ——— Positionspapier: Grüne Kraftstoffstrategie (Fraktionsbeschluss vom 6.10.2020)
- ——— [gruene-bundestag.de](https://www.gruene-bundestag.de) » Themen » Mobilität

BUNDESTAGSDRUCKSACHEN:

- 19/7195 Elektromobilität auf die Überholspur bringen (Antrag)
- 19/14093 Klimapaket neu auflegen (Antrag)
- 19/20562 Ressourcenverschwendung bei Altbatterien stoppen (Antrag)
- 19/19549 Zukunftspakt für einen sozial-ökologischen Aufbruch aus der Krise (Antrag)

Bündnis 90/Die Grünen
Bundestagsfraktion

Cem Özdemir MdB

Vorsitzender im Ausschuss für
Verkehr und digitale Infrastruktur

Arbeitskreis 2

Umwelt, Energie, Landwirtschaft &
Verkehr

TEL 030 227 56789

FAX 030 227 56552

info@gruene-bundestag.de

*Diese Veröffentlichung informiert
über unsere parlamentarische
Arbeit im Deutschen Bundestag.
Sie darf im Wahlkampf nicht als
Wahlwerbung verwendet werden.*

Impressum: Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion,

Platz der Republik 1, 11011 Berlin, Gestaltung: St. Kaminski, Titel: Getty, Stand: Februar 2021