

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Andras Scheuer, Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Klaus W. Lippold, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Dr. Maria Flachsbarth, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Hartmut Koschyk, Eduard Oswald, Dr. Norbert Röttgen, Ingo Schmitt (Berlin), Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Thomas Strobl (Heilbronn), Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Rita Schwarzelühr-Sutter, Klaas Hübner, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Dr. Axel Berg, Christian Carstensen, Annette Faße, Rainer Fornahl, Monika Griefahn, Hans-Joachim Hacker, Ernst Kranz, Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Heinz Paula, Jörg Vogelsänger, Petra Weis, Dr. Margrit Wetzel, Dr. Wolfgang Wodarg, Heidi Wright, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD**

### **Mobilität zukunftsfähig machen – Elektromobilität fördern**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Deutschland muss die starke Stellung seiner Leitindustrie „Fahrzeugbau“ auf dem Gebiet der „Mobilität und Logistik“ sichern. Die Herausforderungen aus der Knappheit der Ressourcen und des Klimaschutzes werden auch den Markt und die Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs verändern. Schon heute stellen Produkte und Dienstleistungen, die einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten, einen Weltmarkt von 180 Mrd. Euro dar. Bis 2020 wird sich dieses Volumen voraussichtlich verdoppeln. Um Mobilität zukunftsfähig zu machen, brauchen wir Konzepte für eine postfossile Mobilitätskultur. Deutschland soll auch zum Leitmarkt für Elektromobilität werden.

Dabei wird Elektromobilität nach jetziger Kenntnis besondere Bedeutung erlangen. Fahrzeuge mit elektrischen beziehungsweise elektrifizierten Antrieben (Hybrid-, Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge) bieten große Potenziale bei der Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern sowie der Reduzierung von Schadstoffen, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Lärm. Der Energiebedarf von Elektrofahrzeugen soll soweit möglich durch die Nutzung regenerativer Energiequellen gedeckt werden. Durch die Nutzung regenerativer Quellen zur Deckung des Energiebedarfs von Elektrofahrzeugen soll gleichzeitig ein Beitrag zur Umsetzung der Ausbauziele für erneuerbare Energien und zur verbesserten Integration fluktuierender Erzeuger in die Netze geleistet werden. Damit kann langfristig ein Beitrag zur Erhöhung der Versorgungssicherheit geleistet werden (Quelle: Sachstand und Eckpunkte zum Nationalen Entwicklungsplan Elektro-

mobilität). Auf jeden Fall bietet die Verbreitung von Elektromobilität Chancen für neue Fahrzeug- und moderne Verkehrskonzepte.

Der Begriff „Elektromobilität“ in diesem Antrag bezieht sich auf den Straßenverkehr sowie auf die Elektrifizierung von Schienenfahrzeugen, die bisher ausschließlich mit Verbrennungsmotoren angetrieben werden. Rein elektrische oder elektrisch unterstützte Antriebe werden in den nächsten Jahren in Personenkraftwagen (Pkw) und leichten Nutzfahrzeugen sowie Zweirädern und Leichtfahrzeugen verbreitet Anwendung finden. Bei den Stadtbussen bietet die Diesel-Hybridtechnologie bereits kurzfristig Effizienzpotenziale, mittel- und langfristig werden auch hier Batterie und Brennstoffzelle neue Antriebsoptionen sein.

Die Mobilität der Zukunft, insbesondere die Elektromobilität, wird in der Stadt der Zukunft entschieden. Sie wird sich primär aus regionalen Clustern heraus entwickeln. Das ergibt sich aus dem spezifischen Kundensegment und vor dem Hintergrund des Aufbaus der benötigten Infrastruktur. Der Ansatz ist daher richtig, Modellregionen als zentrales Element der Marktvorbereitung zu gestalten und besonders zu fördern. Modellregionen sind sowohl Städte als auch dicht besiedelte Regionen.

Angestrebt wird, dass bis 2030 der öffentliche Personennahverkehr in Städten und Ballungsräumen weitgehend CO<sub>2</sub>-frei sein soll. Darüber hinaus ist das Ziel bis 2050, dass der Gesamtverkehr in unseren Städten keine CO<sub>2</sub>-Emissionen mehr verursacht, also weitgehend ohne fossile Verbrennungsmotoren auskommt.

Auf regionaler Ebene liegt der Schwerpunkt auf der Infrastrukturentwicklung. Hier kommt den Kommunen eine besondere Rolle zu, da diese die Integration von Elektromobilität in das Stadtbild und das Zusammenspiel mit anderen Verkehrsmaßnahmen zu leisten haben.

Elektromobilität hat nur dann Chancen, wenn sie für die Menschen attraktiv ist, denn sie ist ein bedeutendes Element einer umfassenden Gestaltung zukünftiger Mobilität. Deshalb sind leistungsfähige, haltbare und sichere elektrische Energiespeicher sowie eine sichere und bezahlbare Energieversorgung die entscheidenden Schlüsselkomponenten für die Einführung umweltfreundlicher hybrid-elektrischer und vollelektrischer Fahrzeuge.

Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass die Bundesregierung die Potenziale der Elektromobilität erkannt hat und die vier Ressorts Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und Bundesministerium für Bildung und Forschung einen nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität erarbeiten. Darüber hinaus fördert die Bundesregierung durch das Konjunkturpaket II Forschung und Entwicklung im Bereich Elektromobilität mit 500 Mio. Euro. Das Konjunkturpaket II hat das Ziel, kurzfristige konjunkturelle Effekte in den kommenden zwei Jahren zu erzielen.

Die im Konjunkturpaket II geförderten Aktivitäten umfassen zum Beispiel:

- Forschungsförderung in den Bereichen Systemforschung Elektromobilität, Elektrochemie, stromwirtschaftliche Schlüsselemente der Elektromobilität: Speicher, Netze, Entwicklung sowie Integration von Produktionstechnologien für Lithium-Ionen-Zellen und Batteriesystemen;
- Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT)-basierte Lade-, Steuerungs- und Abrechnungsinfrastrukturen, E-Mobility-Konzepte und ihre Einbindung in elektronische Versorgungsnetze, Dienstleistungen, Geschäftsmodelle, Normen und Standards. Die Basis sind die bereits laufenden E-Energy-Modellregionen;

- Feldversuche Elektromobilität im Pkw- und im Wirtschaftsverkehr und in Modellregionen Elektromobilität im öffentlichen Raum;
- Einsatz von Hybridbussen in kommunalen Verkehrsbetrieben;
- Verkehrsforschung in unterschiedlichen Projekten und wissenschaftliche Begleitung von Feldversuchen;
- Batterietestzentrum und Forschung im Bereich Recycling von Lithium-Ionen-Traktionsbatterien;
- Anschubförderung zum Aufbau einer Wasserstofftankstelleninfrastruktur in Deutschland.

Der Deutsche Bundestag unterstützt das Ziel der Bundesregierung, mit Projekten und Vorhaben der deutschen Industrie möglichst zügig zu ermöglichen, bezahlbare und wirtschaftlich rentable Produkte dem Markt zur Verfügung zu stellen und damit im Bereich Elektromobilität eine Spitzenstellung einzunehmen. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass sich in Deutschland schrittweise ein Markt für verschiedene Anwendungen der Elektromobilität entwickelt und auf Dauer ein deutlicher Beitrag zur emissionsarmen Mobilität geleistet werden kann. Die eigentliche Kommerzialisierung und Marktentwicklung wird aus heutiger Sicht in ein bis zwei Jahren starten und muss dann weiter mit politischen Aktivitäten flankiert werden. Es ist daher zielführend, die Entwicklung des Leitmarktes Elektromobilität nachhaltig anzulegen und die Vorhaben zu evaluieren.

Gemeinsames Ziel von Staat und Industrie ist es, Know-how für die erwartete schnelle Entwicklung der Elektromobilität in den nächsten Jahren aufzubauen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- den Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität zügig fertigzustellen und die bisher eingeführten Elemente zu einer umfassenden Gesamtstrategie weiterzuentwickeln. Die laufenden und neuen Projekte sind geeignete und wichtige Impulse in Gesellschaft und Wirtschaft, um Elektromobilität attraktiv zu machen. Um den Prozess zu beschleunigen und nachhaltig zu begleiten, müssen die verschiedenen Stränge zu einem Guss zusammengeführt werden;
- die Anstrengungen in Richtung Elektromobilität über das Jahr 2010 hinaus politisch zu flankieren. Allerdings sollen hierbei Fehlsteuerungen vermieden werden, deshalb sollen im Vorhinein die Nachhaltigkeit und Effizienz der jeweiligen Technologien sorgfältig und für die Politik nachvollziehbar ermittelt werden;
- um das angestrebte Ziel, dass bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren, zu erreichen, ambitionierte Etappenziele festzulegen;
- für eine wirkungsvolle Förderung allen Stufen des Innovationsprozesses Rechnung zu tragen und besonders die Felder Forschung, Entwicklung und Demonstration, Markteinführung und Rahmenbedingungen mit Projekten zu begleiten;
- Elektromobilität im öffentlichen Raum mit Mobilitätskonzepten zu fördern;
- Forschungsanstrengungen in den Technologiefeldern Elektromotor, Wasserstoff und Brennstoffzelle sowie Innovationen bei der Energiespeicherung zu fördern. Deutschland kann es sich nicht leisten, nur auf eine Technologie zu setzen. Andere und zukünftige Entwicklungsfelder müssen berücksichtigt werden;
- die IKT-Forschung für eine systemübergreifende, intelligente Vernetzung der bisher weitgehend getrennten Domänen Energie-, Verkehrs- und Fahrzeugtechnologien zu intensivieren;

- zur Unterstützung der Markteinführung von Elektrofahrzeugen ein Marktanzreizprogramm mit geeigneten Rahmenbedingungen zu prüfen;
- wirtschaftliche, soziale und gesellschaftspolitische Aspekte, die sich durch die Veränderungen der Mobilität in der Zukunft einstellen, zu beobachten und die Erfahrungen in der Weiterentwicklung der Strategie zu berücksichtigen.

Berlin, den 22. April 2009

**Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion**  
**Dr. Peter Struck und Fraktion**