

WORTMELDUNG

„ENERGIEWENDE
IM VERKEHRS-
SEKTOR“

**ELEKTROMOBILITÄT IST ZENTRAL,
UM DIE KLIMAZIELE ZU ERREICHEN**

Der Verkehrssektor ist mit rund 150 Mio. Tonnen CO₂ für etwa ein Fünftel der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Mit dem novellierten Klimaschutzgesetz wurde beschlossen, dass Deutschland bis 2045 treibhausgasneutral werden soll. Um bis 2030 gegenüber 1990 bereits 65 % der Treibhausgas-Emissionen einzusparen, darf der Verkehrssektor gemäß Klimaschutzgesetz im Jahr 2030 noch 85 Mio. Tonnen CO₂ emittieren.

In den BMWi-Langfristszenarien werden alternative Pfade für die zukünftige Entwicklung des Energiesystems modelliert, mit denen Deutschland das Ziel der Klimaneutralität erreicht (www.langfristszenarien.de). In allen Szenarien setzt sich dort im Verkehrssektor bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen die Elektromobilität durch. Bei schweren Nutzfahrzeugen können neben der direkten Nutzung von Strom auch weitere Energieträger wie Wasserstoff oder biogene bzw. synthetische Kraftstoffe eine Rolle spielen. Die direkte Nutzung von Strom begrenzt im Vergleich zu Wasserstoff oder synthetischen Flüssigkraftstoffen, die auf Basis von erneuerbarem Strom hergestellt werden, den Strombedarf. Dies begrenzt letztlich auch den Flächenbedarf, der im In- und Ausland für die Produktion von Wasserstoff und synthetische Energieträger benötigt wird.

Der aktuelle Boom beim Hochlauf der Elektromobilität entspricht den Entwicklungen in den BMWi-Langfristszenarien und ist eine gute Nachricht für die Energiewende. Zu diesem Erfolg haben unter anderem die Förderung strombasierter Antriebe und der parallel erfolgende Ausbau der erforderlichen Lade-Infrastruktur beigetragen. —



DR. JAN PETER KLATT
ist Referent für „Ökonomische
Fragen der Energiewende,
Energieszenarien, Sektorkopp-
lung und energiepolitische
Fragen des Emissionshandels“
im Bundesministerium für
Wirtschaft und Energie.

Deutschland wird sich ein Milliardenmarkt für software- und datengetriebene Geschäftsmodelle im Automobilbereich entwickeln und völlig neue Wertschöpfungsketten entstehen lassen. Deutsche Autobauer haben diesen Trend erkannt und arbeiten bereits an der Entwicklung eigener Informationstechnologie- und Betriebssysteme.

LADE-INFRASTRUKTUR ALS SCHLÜSSEL ZUR KUNDENAKZEPTANZ

Eine bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Lade-Infrastruktur ist für die Kundenakzeptanz der Elektromobilität entscheidend. Bereits heute gibt es rund 43.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte, davon rund 6.100 Schnellladepunkte. Um bis 2030 flächendeckend Lademöglichkeiten für sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zu errichten, hat die Bundesregierung den Masterplan Ladeinfrastruktur verabschiedet. Hier wird definiert, wie mit gezielten Förderungen und einer aktiven Koordination zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Industrie diese Infrastruktur flächendeckend ausgebaut werden soll. Dazu zählt das Programm zur Förderung von 1.000 Schnellladesäulen und zur Förderung von öffentlich zugänglicher und privater Lade-Infrastruktur.

Dazu gehört auch die Novellierung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die öffentlich zugängliche Lade-Infrastruktur. Die 2021 überarbeitete Ladesäulenverordnung stärkt die Nutzerfreundlichkeit und schafft die Basis für ein einheitliches Bezahlssystem. So soll künftig das kontaktlose Bezahlen mit gängigen Kredit- und Debitkarte an allen Ladesäulen möglich sein, die ab dem 1. Juli 2023 erstmalig in Betrieb genommen werden. Der Bundesrat muss den Änderungen noch zustimmen.

VERSCHIEDENE FÖRDER- INSTRUMENTE – EIN ZIEL

Um die Transformation zur Elektromobilität erfolgreich zu gestalten und die Emissionen von Fahrzeugen entsprechend der EU-weiten CO₂-Flottenregulierung zu reduzieren, ist es nötig, den Markthochlauf der Elektromobilität zielgerichtet mit Forschungs- und Innovationshilfen sowie mit präzisen Instrumenten zur Stärkung der Angebots- und Nachfrageseite zu unterstützen. Die wichtigsten staatlichen Fördermaßnahmen umfassen den bis 2025 verlängerten Umweltbonus für Neufahrzeuge, steuerliche Erleichterungen, die Förderung