

## **ANTRAG**

**der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**Initiativen im Bundesrat zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität unterstützen und politische Willensbekundung für wasserstoffbasierte Kraftfahrzeugtechnologie**

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird beauftragt, in der am 10. Juli 2015 stattfindenden Bundesrats-sitzung

1. dem Gesetzesentwurf zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität auf Antrag des Landes Hessen zuzustimmen,
2. der Entschließung des Bundesrates zur Förderung der Verbreitung von Elektrofahrzeugen auf Antrag des Landes Niedersachsen zuzustimmen und
3. sich für eine nachhaltige Förderung wasserstoffangetriebener Kraftfahrzeuge einzusetzen.

**Jürgen Suhr, Johann-Georg Jaeger und Fraktion**

**Begründung:**

Bis zum Jahr 2020 will die Bundesregierung 1 Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen bringen. Dieses Ziel lohnt sich im Rahmen einer nachhaltigen auf Klimaschonung ausgerichteten Verkehrspolitik, die auf eine Sicherung der Lebensgrundlagen künftiger Generationen ausgerichtet ist.

Die aktuellen Zahlen belegen jedoch, dass mit dem derzeitigen Tempo das anvisierte Ziel nicht erreicht werden kann. Derzeit sind ca. 24.000 elektrische PKW sowie Plug-In Hybride und Autos mit Range Extender in Deutschland zugelassen, davon entfallen etwa ein Viertel aller Fahrzeuge auf private Halter. Die nach wie vor bestehenden Nachteile wie hohe Anschaffungskosten - im Vergleich zu konventionellen Kraftfahrzeugen -, eine zu geringe Reichweite und eine lange Aufladedauer bremsen das Kaufverhalten der Konsumentinnen und Konsumenten aus.

Die Landesregierungen Hessens und Niedersachsen zielen mit ihren in den Bundesrat eingebrachten Initiativen auf eine Erhöhung der staatlichen Förderung zur signifikanten Steigerung von Elektrofahrzeugen im Verkehrssektor ab.

Der Gesetzesentwurf zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität sieht eine Steuerbefreiung für das von Arbeitgebern gewährte kostenfreie oder verbilligte Aufladen privater Elektroautos oder Hybridelektrofahrzeuge vor. Für von Unternehmen angeschaffte Elektrofahrzeuge, Hybridfahrzeuge und Vorrichtungen zum Aufladen solcher Fahrzeuge mit Strom sind Sonderabschreibungen vorgesehen, die höhere Anreize zum Kauf setzen sollen. Beim Kauf eines Elektro- oder Hybridfahrzeuges im Jahr 2015 soll für Unternehmen eine Sonderabschreibung in Höhe von 50 Prozent gelten, im Jahr 2016 von 40 Prozent, im Jahr 2017 von 30 Prozent und für die Jahre 2018 und 2019 eine Abschreibung von 20 Prozent. Mit diesen Maßnahmen sollen bestehende Kaufhemmnisse beseitigt und eine weitere Verbreitung der Elektromobilität erfolgen.

Mit der vom Land Niedersachsen eingebrachten Entschließung des Bundesrates zur Förderung der Verbreitung von Elektrofahrzeugen ist eine gezielte Förderung durch den Bund zur Steigerung der Absatzzahlen von Elektrofahrzeugen sowie Plug-In Hybriden und Autos mit Range Extender beabsichtigt. Initiiert werden soll eine einheitliche Umweltprämie analog zur bekannten „Abwrackprämie“ für die Anschaffung genannter Fahrzeuge durch Privatpersonen. So soll beim Kauf eines Elektrofahrzeuges durch Privatpersonen ein Zuschuss in Höhe von 5.000 EUR gewährt werden. Für die Anschaffung eines verbrauchsarmen Plug-In Hybridfahrzeuges mit weniger als 50 CO<sub>2</sub>/km ist ein Zuschuss in Höhe von 2.500 EUR vorgesehen. Mit einem Förderbetrag in Höhe von insgesamt 250 Mio. EUR über einen befristeten Zeitraum von drei Jahren könnten demnach 50.000 private Elektrofahrzeuge in den deutschen Markt gelangen. Im Weiteren spricht sich der Antrag für alle zusätzlichen und zügigen Anstrengungen zur Schaffung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, die ihrem Umfang nach massiv erhöht werden muss, aus.

Zudem ist der Bundesrat aufgerufen, alle bereits eingeleiteten Maßnahmen der Bundesregierung zur Verbreiterung der Elektromobilität zu unterstützen. Dazu zählen insbesondere die Einführung einer Sonderabschreibungspflicht für die gewerbliche Nutzung von Fahrzeugen mit elektrifizierten Antrieben; die bereits in Kraft getretene Verlängerung der Befreiung von der Kfz-Steuer für reine Elektrofahrzeuge aller Fahrzeugklassen von fünf auf zehn Jahre; die eingeleitete Schaffung von gesetzlichen Rahmenbedingungen über das Elektromobilitätsgesetz; die Selbstverpflichtung für eine Beschaffungsinitiative, wobei zukünftig 10 Prozent der Fahrzeuge in den Fuhrparks als reine Elektrofahrzeuge oder Plug-In-Hybride zu beschaffen sind sowie die Anstrengungen zur Schaffung einer leistungsfähigen flächen-deckenden Ladeinfrastruktur an den Verkehrsachsen in der Zuständigkeit des Bundes wie zum Beispiel das BMWi-Forschungsprojekt SLAM - Schnellladen entlang der Autobahnachsen und Metropolen - und der Aufbau von Schnellladeinfrastruktur an Autobahnraststätten.

Industrie und Politik setzen zukünftig auf Kraftfahrzeuge mit wenig oder keinen Emissionen. Dazu zählen auch Brennstoffzellenfahrzeuge, deren Antriebsmittel Wasserstoff ist. Im Vergleich zu den batteriebetriebenen Elektroautos sind sie in Deutschland jedoch noch eine Seltenheit. Die durch Wasserstoff angetriebene Brennstoffzelle ist eine Alternative für Diesel und Benzin mit großer Perspektive, wenn irgendwann Wasserstoff in Größenordnungen regenerativ hergestellt wird. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen lassen sich dann so gut wie auf null reduzieren. Aber auch heute in dem jetzigen Stand ist eine deutliche Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen nachweislich. Der Vorteil eines wasserstoffangetriebenen Fahrzeuges besteht in einer Reichweite von 400 bis 500 km. Das ist bedeutsam für Flächenländer und stellt einen großen Vorteil gegenüber den Elektrofahrzeugen dar, denn Batterien können eben nicht die komplette Bandbreite der Mobilität abdecken. Bei höheren Reichweiten und schnellerer Ladung sind Wasserstoff- und Brennstoffzellenautos die Alternative. Wasserstoffhybridbusse kommen bereits in Hamburg auf der sogenannten ÖPNV-Innovationslinie zum Einsatz, wo ausschließlich Busse fahren, die keine oder wenig Emissionen haben. Für die Brennstoffzellenautos gibt es in Deutschland derzeit keine Tankstelleninfrastruktur. Das ist aus Sicht der Industrie einer der Gründe, warum in anderen Ländern wie den USA, Japan oder Korea schon mehr mit Wasserstoff gefahren wird. Die Bundesregierung hat 2006 das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) aufgelegt, das aus verschiedenen Töpfen - auch durch die Industrie - finanziert wird. Es umfasst ein Volumen von 1,4 Milliarden Euro für Forschung und Entwicklungsvorhaben. Noch in diesem Jahr sollen 50 Wasserstofftankstellen daraus finanziert werden. Eine Lösung der Tankstellenproblematik allein reicht jedoch nicht aus, um die Anzahl an verkauften wasserstoffbasierten Fahrzeugen signifikant zu erhöhen. Wie bei der Elektromobilität bedarf es einer weitergehenden Förderung, um diese verstärkt in den Käufermarkt zu bringen und durch Mengenverkäufe Serienproduktionen auszulösen und Herstellungskosten zu senken. Umso notwendiger ist jetzt eine politische Willensbekundung für weitere Programme zur Förderung der wasserstoffbasierten Kraftfahrzeugtechnologie.