

Hintergrundpapier zur Elektromobilität

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf der Straße sind. Im Jahr 2050 soll es den Plänen zufolge gar keine Ottomotoren (Verbrennungsmotoren) mehr geben. Dies beinhaltet auch die Lieferfahrzeuge (z.B. LKW).

Diese Zielsetzung erscheint selbst der Bundesregierung mittlerweile zu ambitioniert, wobei eine Abweichung von diesem Ziel bisher nicht zur Debatte steht. U.a. werden von Seiten des Staates jährlich eine Milliarde Euro Fördergelder in die Entwicklung dieser Technologie gesteckt. Zudem wird der Erwerb dieser Fahrzeuge mit bis zu 4.000 Euro bezuschusst, wobei die Automobilindustrie rd. 50% dieser Zuschüsse selber trägt. Letzteres ist jedoch mediale Augenwischerei, da die Automobilindustrie diese Zuschüsse bei dem Verkauf der Fahrzeuge wieder einnimmt, bzw. ihre Verkaufspreise entsprechend anpasst. Es verbleiben demnach bis zu 2.000 Euro Zuschuss vom Staat. Allerdings wird diese Förderung bisher wenig abgerufen.

Bemerkenswert ist, dass zu den Elektrofahrzeugen (1 Million bis 2020) mittlerweile auch Hybridfahrzeuge hinzugerechnet werden dürfen. Diese sind schon heute marktfähig und können weitestgehend auf das bestehende „Energieversorgungsnetz“ der Mineralölindustrie (Tankstellen) zurückgreifen.

Im Ergebnis müssen zur flächenhaften Einführung der Elektromobilität zwei Probleme gelöst werden:

1. Verkauf von Elektrofahrzeugen (1 Million bis 2020)
2. Aufbau eines flächenhaften Versorgungsnetzes

zu 1.: Bisher gab es einen eindeutigen Fokus auf dieses Thema, was sich z.B. in den dargestellten Fördermodalitäten äußert. Daneben wird immer wieder über verkehrliche Sonderregelungen für die Elektromobilität sowie Restriktionen gegenüber dem sonstigen Verkehr nachgedacht. Während die Umsetzung von Sonderrechten wie z.B. kostenlosen Parkplätzen und Benutzung von Busspuren grundsätzlich positiv gesehen wird kommt im Zusammenhang mit Restriktionen auch oft der Ruf nach einer „Citymaut“, die der HDE vehement ablehnt.

Hierzu ein Kommentar von Michael Reink, Bereichsleiter Standort- und Verkehrspolitik im HDE:

„Noch immer gibt es Stimmen, die sich für die City-Maut stark machen. Ferdinand Dudenhöffer von der Universität Duisburg-Essen, warb im Handelsblatt für die City-Maut mit dem Argument, die Städte seien „verstaubt“. Auch gehe es um die Senkung der Stickstoffdioxid-Emissionen und um weniger Feinstaub .

Dabei sehen die kommunalen Spitzenverbände eine City-Maut absolut kritisch, nicht zuletzt weil es in Deutschland kein gravierendes Stauproblem in den Innenstädten gibt. Dudenhöffer kam im Handelsblatt schnell auf den Punkt: „Wenn Stinker in Großstädten Wegezoll bezahlen, wechseln viele ... auf Null-Emissions-Autos. Er sieht in der City-Maut einen Verkaufskatalysator für Elektrofahrzeuge.

Es stellt sich jedoch die Frage, wie dieser „Wegzoll“ tatsächlich wirkt: Die Autobauer werden von der EU verpflichtet die Emissionen bei Ihren Flotten zu senken. Da jedoch gerade die deutschen Autobauer einen großen Teil ihrer Flotten im PS-starken sowie emissionsstarken Segment verkaufen, ist die Einhaltung dieser Grenzwerte ein Problem. Eine Lösung stellen die sogenannten „Supercredits“ für verbrauchsarme Wagen dar: Je mehr Fahrzeuge mit null Emissionen verkauft werden, desto eher können die deutschen Automobilhersteller unter den strengeren EU-Normen für die herkömmliche Fahrzeugflotte bleiben. Hier kommt die Elektromobilität ins Spiel. Da bislang die Preise für diese Elektrofahrzeuge wenig marktfähig sind, bedürfen sie weiterer Verkaufsargumente. Dabei könnte die City-Maut helfen.

Die Förderung der E-Mobilität unterstützt somit nicht nur den Verkauf der Elektrofahrzeuge und wirkt zudem zu Lasten des innerstädtischen Einzelhandels, da seine potenziellen Kunden mit einer Art „Wegzoll“ belegt werden. Da sich viele Verbraucher auch weiterhin kein Elektrofahrzeug leisten werden können, wird ein Großteil der Kunden Einkaufsalternativen prüfen. Diese bestehen seit Jahren auf der grünen Wiese, was von den Kommunen beklagt wird.

Zugleich würde die City-Maut auf diese Weise auch Maßnahmen der Bunderegierung konterkarieren, die mit dem Credo „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ den Stellenwert der Innenstädte als Orte des Einkaufs wieder erhöhen sollen. Es ist keine Frage, dass der HDE hinter einer klimabewussten Umweltpolitik steht. Hierzu gehört auch der Ausbau der Elektromobilität. Diese darf jedoch nicht zulasten des innerstädtischen Handels befördert werden.“

zu 2.: Aktuell reift die Erkenntnis, dass die alleinige Unterstützung des Kaufs von E-Fahrzeugen für den Verbraucher nur bedingt interessant ist. Denn der Verbraucher stellt sich neben den technischen sowie Umweltaspekten auch ganz praktische Fragen, wie die Frage nach einem flächendeckenden Ladesäulennetz.

Bei der Beantwortung dieser Frage erkennt man schnell, dass das bisherige Energie-Netz für Kraftfahrzeuge (Tankstellen) kaum Ladesäulen besitzt. Diese werden aktuell gerade erst aufgebaut (Raststätten an den Autobahnen). Allerdings ist das Angebot von Strom keine Kernkompetenz der Mineralölindustrie, steht im Gegenteil sogar im Wettbewerb mit dem Kerngeschäft. Daher ist derzeit unklar, ob das bestehende Tankstellennetz die Kraftfahrzeug-Energie-Versorgung der Zukunft abbilden kann und wird. Zumindest scheint hierzu ein Paradigmenwechsel in der Mineralölindustrie von Nöten.

Die Energieversorgung für die Elektromobilität wird derzeit dezentral angeboten: Einzelne Elektroversorger bieten Zapfsäulen im öffentlichen Raum an, einige Privathaushalte speisen ihr Auto mit dem Hausstrom und die Automobilindustrie versucht ein eigenes Versorgungsnetz aufzubauen (z.B. Tesla).

Wie wird die Energieversorgung für die Elektromobilität in Zukunft angeboten – und was hat der Handel damit zu tun?

Die Versorgung mit Zapfsäulen im öffentlichen Raum wird dabei ein zunehmend städtebauliches Problem, so dass dies voraussichtlich kein flächenhaftes Zukunftsmodell ist. Daneben bestehen für ein flächenhaftes Angebot erhebliche planerische Hürden (vom Genehmigungsverfahren bis hin zu der Frage, wie genau die Leitungspläne der anderen Versorgungsleitungen sind bzw. wo man überhaupt noch Ladesäulen anbieten kann). Viel wahrscheinlicher ist die Versorgung über bestehende Netze, wie z.B. die Straßenlaternen. Hier wären die Energieversorger plötzlich die Stadtwerke und weder die Energieunternehmen noch Mineralölkonzerne.

Eine weitere Variante ist das Laden der Fahrzeuge auf den Parkflächen des Einzelhandels (insbesondere Lebensmitteleinzelhandel sowie Shoppingcenter). Diese Flächen bieten gute Möglichkeiten für eine Nachrüstung. Sie sind planerisch meist unbedenklich und zur Realisation müssen nur wenige Partner involviert werden. Zudem bestehen für etliche Standorte Chancen, einen Teil des Strombedarfs für Ladesäulen durch eigene Photovoltaikzellen zu decken. Hieraus erwächst zudem eine Art Kundenbindungssystem.

Es spricht auch nichts dagegen, dass z.B. der Lebensmitteleinzelhandel selber zum Stromanbieter wird. Anstelle der Zigaretten oder eines Mobil-Flatrate-Angebotes wird dann an der Kasse die „Stromkarte“ aufgeladen.

Da die Frage des zukünftigen Stromversorgungsnetzes für die Elektromobilität noch völlig ungeklärt ist, ergeben sich hier für den Einzelhandel erhebliche Chancen. Auch die Pläne des Verkehrsministeriums, den Aufbau privater Versorgungsnetze staatlich (finanziell) zu unterstützen, weist in diese Richtung. Der HDE ist dazu bereits in Gesprächen mit dem Bundesministerium um das zurzeit in Bearbeitung befindliche Förderprogramm mit zu gestalten. Es ist von Seiten des Bundesministeriums erkannt worden, dass der Aufbau eines Versorgungsnetzes im öffentlichen Raum nicht ausreichen wird. **Der Handel hat damit die Chance seine kostenfreien Kundenparkplätze umzufunktionieren und neue Geschäftsfelder zu öffnen bzw. neue Mehrwertdienste zu generieren.**

Leider bestehen immer noch Lücken in der Normierung der Systeme.

Fazit:

- **Die Elektromobilität ist ein echtes Zukunftsthema, dem der Handel sich nicht verschließen sollte. Vielmehr sollte er sich als Partner aufstellen**
- **Restriktionen z.B. in Form der Citymaut werden kategorisch abgelehnt**

- **Der Handel hat die Chance sein Leistungsportfolio durch die Elektromobilität zu erweitern. Es sind jedoch noch etliche Hürden zu nehmen, damit der Aufbau der Ladeinfrastruktur auf den Kundenparkplätzen des Handels für unsere Mitglieder tatsächlich (finanziell) attraktiv ist**