

E-Mobilität



**Das große Warten
auf den Durchbruch**

Ein Gastbeitrag von Dr. Reimund Lehmann

Unkenntnis oder Oberflächenwissen zu Hintergründen, Notwendigkeiten und Vorteilen der E-Mobilität verunsichern viele Verbraucher. Die vielen Vorteile der E-Mobilität werden nicht erkannt und wenn, nur auf die – allseits immer wieder gern propagierten – ökologischen Aspekte reduziert. Täglich gibt es Meldungen zur Anzahl von zugelassenen Elektroautos, Hybriden, Ladesäulen, E-Bikes und Elektrorollern. In Mecklenburg-Vorpommern sind zum 1. August 2018 von 848.812 zugelassenen Pkw 418 reine Elektroautos und 3.528 Hybridfahrzeuge gewesen (Quelle: emevo). Auch wenn die Entwicklung positiv ist, entspricht das noch lange nicht den Wunsch-Prognosen. Warum ist das so und wie lassen sich die regionalen Unterschiede erklären?

418

reine Elektroautos
gab es bis 1. August in
Mecklenburg-Vorpommern

Man kann es kaum noch hören, aber wieder ist Mecklenburg-Vorpommern nicht der Vorreiter, obwohl wir für Pilotprojekte beste Voraussetzungen haben. Viele Bundesländer sind uns um Längen voraus. Gründe sind vor allem in der wirtschaftlich schwachen Struktur, einhergehend mit einem geringen Lohnniveau, zu sehen. Ökostrom, Grundbedingung für den ökologischen Vorteil der E-Mobilität, wird in unserem Land genug erzeugt. Allein: Er muss auch zu den Ladesäulen bzw. den Fahrzeugen geleitet werden. Das erfordert nicht nur einen politischen Willen. Wenn die Wirtschaft nicht bereit oder regional – egal, aus welchem Grund – nicht in der Lage ist, die mit dem Aufbau einer einheitlichen Ladeinfrastruktur verbundenen Risiken für ein kommendes Geschäft auf sich zu nehmen, wird es zeitnah keine robuste

und dauerhafte Abkehr von der Fortbewegung mit Kraftstoffen auf Erdölbasis geben. Potenzielle Kunden, gerade im kaufkraftschwachen Mecklenburg-Vorpommern, sehen dann umfassende E-Mobilität nicht als ihre notwendige Entscheidung für die Zukunft, sondern als Spielwiese für die Interessen von Umweltschützern und Autobauern, die für den Verbraucher nur eines bringt: Kosten und Unsicherheit.

Vertrauen in eine Technik weckt man, indem man Zweifel an ihr zerstreuen kann. Erst wenn jedem Mobilisten der primäre Nutzen für sich selbst und der sekundäre für die Gesellschaft klar ist, wird er sich bei der Wahl eines Fortbewegungsmittels für ein E-Mobil entscheiden. Die E-Mobilität wird so früher oder später nach und nach sämtliche Bereiche der Wirtschaft und des gesellschaftlichen Lebens erreichen. Wirklicher Nutzen entsteht jedoch nur, wenn die Fahrzeuge mit ‚grüner‘ Energie geladen werden.

Totschlagargument Reichweite

Die zur Verfügung stehenden Medien bieten zur Elektromobilität viele Informationen, sie müssen nur auch genutzt werden. Eines der „Totschlagargumente“ ist die Reichweite. Denn: Wie viel Kilometer fahren wir mit unseren Fahrzeugen täglich? In der Regel kaum mehr als 40 Kilometer.

Doch solange die Infrastruktur nicht genügend ausgebaut ist, sind die Bedenkenträger im Vorteil. Selbst die Fahrzeughersteller waren bezüglich der Elektromobilität in der Vergangenheit sehr verhalten. Ohne die Aktivitäten von Elon Musk und seinem Tesla wäre die Welt der Elektromobilität noch weit zurück. Nun geht das nicht mehr und das ist gut so, Wettbewerb belebt bekanntlich das Geschäft.

Der Dieselskandal und daraus resultierende Fahrverbote tun ein Übriges. BMW plant bis 2025 zwölf neue Elektroautomodelle, VW 27 Elektroauto-Varianten bis 2021 und Renault bis 2022 zwanzig. In China wird den Autoherstellern ab 2019 gar eine Quote für Elektrofahrzeuge vorgegeben.

Von einer optimalen Ladeinfrastruktur sind wir noch weit entfernt. Ein Stamm-tourist und Teslafahrer aus NRW schilderte seine negativen Erfahrungen auf der Suche nach geeigneten Ladepunkten. Er werde erst wiederkommen, wenn Mecklenburg-Vorpommern tatsächlich über eine geeignete Ladeinfrastruktur verfügt.

Hotels mit Lademöglichkeit im Vorteil

Hoteliers, die sich rechtzeitig auf die Elektromobilität einstellen und in der Nähe ihrer Häuser Lademöglichkeiten anbieten, berichten sogar von zunehmenden Übernachtungszahlen.

Für mitarbeiterintensive Unternehmen bieten sich zusätzliche Vorteile. Da werden Mitarbeiter motiviert, indem sie ihr Auto während der Arbeitszeit auf dem Betriebsparkplatz aufladen können. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil in Anbetracht des zunehmenden Fachkräftemangels. Zum anderen besteht die Möglichkeit, über ein Lastmanagement die Ladekapazität der Elektroautos für den Abbau von Belastungsspitzen zu nutzen.

Um Elektromobilität und Infrastruktur zu fördern, gibt es zahlreiche Anreize, wenn auch die Beantragung häufig aufwendig und deshalb sehr zeitintensiv ist.

Am 1. August 2018 beschloss die Bundesregierung, dass ein Arbeitnehmer, der sein Firmenelektroauto privat nutzt,



Der Autor Dr. Reimund Lehmann ist Geschäftsführer der Technischen Überwachung Rostock GmbH.

» Weitere Informationen: <http://tue-rostock.de/e-mobilitaet/>

monatlich nicht mehr ein Prozent des Listenpreises als geldwerten Vorteil versteuern muss, sondern nur noch den halbierten Satz von 0,5 Prozent. Die Neuregelung gilt für Elektro- und Hybridfahrzeuge, die vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2021 angeschafft oder geleast werden.

Der Umweltbonus für den Kauf eines Elektroautos in Höhe von 4.000 Euro für rein elektrische Fahrzeuge und 3.000 Euro für Plug-In Hybride dürfte inzwischen bekannt sein. Der Umweltbonus wird jeweils zur Hälfte von der Bundesregierung und von der Industrie finanziert.

Fazit:

Eine völlig neue Welt mit Streetscootern, Carsharing, smarten E-Autos, autonomem Fahren, RFID, Ladesäulen, Ladeboxen, E-Bikes, E-Rollern, Backup-Systemen wird sich ihren Weg in die Zukunft bahnen. Entziehen kann sich niemand.

Wie heißt es doch? Was der Bauer nicht kennt... Wir müssen uns alle hinterfragen! Seien Sie neugierig. Fahren Sie mit einem E-Mobil und machen Sie Ihre eigenen Erfahrungen. Ich bin davon überzeugt, dass es Ihnen gefallen wird. Wenn Sie weitere Informationen wünschen, besuchen Sie am 28. November 2018 in der Tagungsrotunde der Hanse-Messe die Veranstaltung „e-Mobilmesse Nord & 3. Kongress e-Mobilität + Infrastruktur“.

Marktanreizpaket Elektromobilität

Kabinettsbeschluss 18.05.2016

Kaufprämie	Ladeinfrastruktur	Steuerliche Förderung	Öffentliche Flotten
<ul style="list-style-type: none"> Umweltbonus (4.000 € für BEVs und FCEVs, 3.000 € für PHEVs) Finanzierung zu je 50 % durch Bund und OEMs Förderung für Fahrzeuge mit einem maximalen Kaufpreis von 60.000 € Gesamtbudget 1,2 Mrd. € max. bis 2019 	<ul style="list-style-type: none"> Gesamtbudget: 300 Mio. € 200 Mio. € für Schnellladung 100 Mio. € für Normalladung Aufbau von mindestens 15.000 Ladestationen – 10.000 normal – 5.000 schnell 	<ul style="list-style-type: none"> Laden am Arbeitsplatz für den Arbeitnehmer steuerfrei Verlängerung der Kfz-Steuer-Befreiung für Elektrofahrzeuge von 5 auf 10 Jahre 	<ul style="list-style-type: none"> 20 % Elektrofahrzeuge in der bundeseigenen Fahrzeugflotte Gesamte Investitionskosten 100 Mio. €

Quelle: NOW – Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie