

## **Regierungsprogramm Elektromobilität – Bislang umgesetzte Maßnahmen –**

### **1. Forschung und Entwicklung**

Die Bundesregierung fördert Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Bereich Elektromobilität mit einem umfassenden programmatischen Ansatz. Elektromobilität soll energieeffizienter, kostengünstiger und alltagstauglicher werden. Sie wird dazu beitragen, den Verkehr energieeffizienter sowie klima- und umweltverträglicher zu gestalten.

Die Bundesregierung hat bis 2011 bereits 500 Mio. Euro aus Mitteln des Konjunkturpakets II investiert.

Darüber hinaus wurde mit dem Regierungsprogramm Elektromobilität im Jahr 2011 die Bereitstellung weiterer Fördermittel in Höhe von 1 Mrd. Euro beschlossen, was die Bewilligung von FuE-Projekten bis zum Ende der letzten Legislaturperiode ermöglichte.

Ein Überblick über Förderschwerpunkte, aktuelle Förderbekanntmachungen, laufende und abgeschlossene Projekte ist im Internet zu finden unter <http://www.foerderinfo.bund.de/elektromobilitaet>

### **2. Maßnahmen mit systemübergreifendem Ansatz**

Die Bundesregierung hat im April 2012 vier „Schaufenster Elektromobilität“ zur Förderung ausgewählt:

- Living Lab BW E-Mobil (Baden-Württemberg)
- Internationales Schaufenster der Elektromobilität (Berlin/Brandenburg)
- Unsere Pferdestärken werden elektrisch (Niedersachsen)
- Elektromobilität verbindet (Bayern/Sachsen).

Bei den Schaufenstern handelt es sich um regionale Demonstrations- und Pilotvorhaben, bei denen Unternehmen, Wissenschaft und öffentliche Hand kooperieren, um innovative Elemente der Elektromobilität zu erproben und sichtbar bzw. erfahrbar zu machen. Für das auf drei Jahre angelegte Programm stellt der Bund Fördermittel in Höhe von annähernd 180 Mio. Euro zur Verfügung. Aktuell befinden sich 90 Verbundvorhaben in der Umsetzung.

Darüber hinaus wurde die schaufensterübergreifende Begleit- und Wirkungsforschung gestartet. Sie soll wichtige Erkenntnisse zum Ausbildungs- und Qualifizierungsfortschritt, zu Nutzerakzeptanz und Technologiereife und damit für die weitere Entwicklung und Markteinführung der Elektromobilität zusammenführen.

Seit 2012 hat die Bundesregierung 15 besonders hervorzuhebende Projekte in den von ihr im Bereich Forschung und Entwicklung geförderten sieben Themenfeldern (Antriebstechnik, Energiesysteme und Energiespeicherung, Ladeinfrastruktur und Netzintegration, Mobilitätskonzepte, Recycling und Ressourceneffizienz, Informations- und Kommunikationstechnologie sowie Leichtbau) als Leuchtturmprojekte ausgewählt. Die Auswahl eines Projektes als Leuchtturm ist dabei ein „Gütesiegel“ für besonders wichtige Innovationen, die einen bedeutenden Beitrag zum technologischen Fortschritt oder zur Kostensenkung in der Elektromobilität leisten.

### **3. Aus- und Weiterbildung**

Gut ausgebildete Fachkräfte sind für den Erfolg der Elektromobilität besonders wichtig. Bildung und Qualifizierung im Bereich Elektromobilität betrifft sämtliche beteiligten Bereiche vom Service bis zur Technologieforschung. Das Ziel ist, alle relevanten Lernplattformen von der beruflichen bis hin zur akademischen Aus- und Weiterbildung auf die neuen Technologieanforderungen auszurichten und überdies die Kreativität und das Interesse junger Menschen für Elektromobilität zu wecken.

Konkret umgesetzt werden diese Ziele beispielsweise mit den Programmen „DRIVE-E“ und „SolarMobil“ sowie dem „Mobilen Schulungszentrum Elektromobilität“.

Die im Juni 2011 durchgeführte Nationale Bildungskonferenz Elektromobilität, zu der sich alle relevanten Akteure aus dem Bereich der akademischen und beruflichen Aus- und Weiterbildung trafen, soll im Februar 2015 in einer zweiten Veranstaltung fortgesetzt werden, um über die vielfältigen Aus- und Weiterbildungsprogramme Bilanz zu ziehen. Ziel wird es sein, eventuelle Defizite zu erkennen und erreichte Fortschritte weiter auszubauen. Des Weiteren wird die Entwicklung eines Lithiumionenbatterie-Experimentiersets für den Einsatz an Schulen und Hochschulen gefördert.

### **4. Normen, Standards und Vorschriften**

Die Europäische Union hat in ihrer EU-Richtlinie zum Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe den von der Bundesregierung gemeinsam mit der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) favorisierten Ladestecker „Typ 2“ für normales Laden und das Combined Charging System für das Schnellladen als Steckerstandard vorgesehen.

Die EU-Richtlinie wird hinsichtlich der Steckerstandards derzeit in nationales Recht umgesetzt, womit ein bislang bestehendes Investitionshindernis aus dem Weg geräumt wird (siehe auch Nr. „8 Internationale Kooperationen“).

## **5. Ladeinfrastruktur und Energieversorgung**

Im Rahmen des Forschungsprojektes des Bundes „Schnellladung entlang Autobahnachsen und Metropolen“ wird die Industrie in naher Zukunft bis zu 600 Schnellademöglichkeiten mit dem Combined Charging System ausstatten.

Die Bundesregierung begleitet die Arbeiten der Industrie zur Schaffung einer anbieterübergreifenden und europaweit offenen Abrechenbarkeit von Stromladung für Elektrofahrzeuge (eRoaming).

Zur Sicherstellung der Stromversorgung für Elektrofahrzeuge aus zusätzlichen Erneuerbaren Energien wird der konzeptionelle Dialog mit Energieversorgern, Automobilherstellern und Verbänden intensiviert.

## **6. Rohstoffe, Materialien und Recycling**

Die Deutsche Rohstoffagentur, als Servicestelle für die Wirtschaft, versorgt insbesondere auch kleine und mittelständische Unternehmen mit Informationen und Analysen zur Rohstoffversorgung, zu möglichen Risiken und neuen Versorgungsmöglichkeiten.

Im Bereich der Materialforschung unterstützt die Bundesregierung Innovationspartnerschaften zur Gewichtsreduktion und Energieeffizienzsteigerung bei verschiedenen Komponenten des Fahrzeugs, deren Ergebnisse in die Serienproduktion Eingang finden.

Zusätzlich zu den im Rahmen der Bundesförderung unterstützten Forschungsvorhaben wurde das Erfordernis eines hochwertigen Recyclings wichtiger Komponenten von Elektrofahrzeugen im Deutschen Ressourceneffizienz-programm von 2012 verankert.

## **7. Anreize und Maßnahmen**

Zum 05.12.2012 wurde das Kraftfahrzeugsteuergesetz geändert, sodass die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektro-Pkw mit erstmaliger Zulassung bis 31. Dezember 2015 von zuvor fünf auf zehn Jahre verlängert wird.

Darüber hinaus wird diese Steuerbefreiung auf reine Elektrofahrzeuge aller Fahrzeugklassen erweitert und eine Steuerbefreiung für fünf Jahre bei erstmaliger Zulassung solcher Fahrzeuge in der Zeit vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2020 gewährt.

Im Jahressteuergesetz 2013 wurde ein Nachteilsausgleich für die private Nutzung von betrieblichen Elektro- und Hybridelektroautos eingeführt. Damit soll erreicht werden, dass der höhere Anschaffungspreis eines solchen Fahrzeugs im Vergleich zu einem herkömmlichen Pkw nicht deren Anschaffung als Dienstwagen behindert. Damit werden bei der Berechnung

des steuerlichen Vorteils die Batteriekosten vom Listenpreis des jeweiligen Fahrzeugs abgezogen. Zur Berechnung der Batteriekosten wird – abhängig von der Leistung der Batterie – eine Pauschale angesetzt, die jährlich sinken wird. Auf diese Weise soll den sinkenden Batteriepreisen Rechnung getragen werden.

Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Straßenverkehr, wie die Reservierung von Sonderparkplätzen, etwa an Ladepunkten, kostenloses Parken und die Nutzung von Sonderspuren können wirksame Nutzeranreize für die Elektromobilität sein. Als Voraussetzung dafür hat die Bundesregierung den Entwurf eines Elektromobilitätsgesetzes beschlossen. Enthalten sind darin auch eine Definition der zu privilegierenden Fahrzeuge sowie Regelungen zur Kennzeichnung.

Der Entwurf befindet sich derzeit im Gesetzgebungsverfahren und ist abrufbar unter: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2014/0436-14.pdf>

Die öffentliche Beschaffung ist ein Instrument, um die Markteinführung von Elektrofahrzeugen zu unterstützen. Die Bundesressorts streben daher ab dem Jahr 2013 in ihrem eigenen Geschäftsbereich an, dass zehn Prozent der insgesamt neu angeschafften oder neu angemieteten Fahrzeuge weniger als 50g CO<sub>2</sub> /km emittieren. In ihrem Koalitionsvertrag haben sich die Koalitionsparteien außerdem als Ziel gesetzt, den Fuhrpark des Bundes sukzessive auf elektrisch betriebene Antriebe umzurüsten. Die ersten Rahmenverträge zur Beschaffung der Fahrzeuge stehen bereits zur Verfügung.

Im Rahmen der „Allianz für nachhaltige Beschaffung“ wurde zudem eine Expertengruppe Elektromobilität eingerichtet, die im Jahr 2013 gemeinsam mit Vertretern der Länder und Kommunen einen Leitfaden „Beschaffung von Elektro- und Hybridfahrzeugen“ veröffentlicht hat: ([www.nachhaltige-beschaffung.info/SharedDocs/DokumenteNB/Leitfaden\\_Elektromobilitaet.html](http://www.nachhaltige-beschaffung.info/SharedDocs/DokumenteNB/Leitfaden_Elektromobilitaet.html)).

## **8. Internationale Kooperationen**

Im Rahmen der letzten deutsch-chinesischen Regierungskonsultationen im Oktober 2014 in Berlin hat die Deutsch-Chinesische Strategische Partnerschaft zur Zusammenarbeit im Bereich der Elektromobilität getagt, um bei gemeinsamen Normen und Standards voranzukommen sowie die Themen des Marktzugangs aufzugreifen und zu adressieren.

Japan zählt auf dem Gebiet elektrischer Antriebe zur Weltspitze. Die Bundesregierung unterhält daher mit Japan einen engen Austausch z.B. im Rahmen des jährlichen Deutsch-Japanischen Umweltdialogforums.

Mit mehreren Nachbarländern Deutschlands wie z.B. Dänemark, Frankreich oder Österreich bestehen grenzüberschreitende Projekte und Initiativen. Themenstellungen sind insbesondere grenzüberschreitende Flottenversuche

mit Elektrofahrzeugen und der Aufbau einer abgestimmten Ladeinfrastruktur  
bzw. gemeinsamer Abrechnungssysteme.