

Eckpunkte „Elektromobilität“ – Von Thomas Lutze, MdB

Die aktuelle Debatte um die „Elektromobilität“ ist schon vom Begriff her falsch. Elektromobilität gibt es schon seit dem 19. Jahrhundert – zum Beispiel in Form von elektrischen Straßenbahnen und Lokomotiven. Was jetzt im PKW-Bereich Einzug halten soll, sind batteriegetriebene PKW mit oder ohne zusätzlichen Verbrennungsmotor. „Akku-Mobilität“ wäre korrekter.

Fest steht: Die Linksfraktion setzt sich dafür ein, dass der öffentliche Verkehrsbereich (ÖPNV, Fernverkehr auf der Schiene) gestärkt wird und Vorrang bekommen muss. Außerdem muss die Frage der Verkehrsvermeidung eine stärkere Berücksichtigung in der Politik finden. Dies sind konstruktive Beiträge gegen den Klimawandel. Darüber hinaus müssen Fußgänger/innen und Radfahrer/innen (hier nimmt die „Elektromobilität“ auch zu) aus ihrer Randlage befreit und als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer/innen behandelt werden.

Bislang lehnt DIE LINKE Akkumobilität ab. Dafür gab es Gründe. 1. nicht markttaugliche Fahrzeuge (überteuert, zu geringe Reichweite), 2. kein aktiver Beitrag zu einer Verkehrswende und 3. indirekte Unterstützung des Gewinnstrebens der Automobilkonzerne.

Doch was passiert, wenn folgende Situation eintritt? Der Automobilindustrie gelingt es, Fahrzeuge auf dem Markt zu bringen, die preislich unter den derzeitigen Preisen von PKW mit Verbrennungsmotor liegen (z.B. durch die wesentlich einfachere Antriebstechnik), mit leistungsfähigen Akkus ausgerüstet sind und kurzen Ladezeiten bzw. Wechselakkus haben. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass verwendeter Strom in Anlagen produziert wird, die als „nachhaltig“ und „regenerativ“ gelten. Wie positioniert sich dann DIE LINKE? Immer noch ablehnend?

Wichtig ist: Die Umstellung von Verbrennungsmotoren auf Akkutechnik im PKW-Bereich muss selbsttragend sein. Öffentlich zu fördern sind maximal Forschungsaufträge (das machen wir in anderen Bereichen auch) und durch Befreiungen von Einfahrtverboten in Innenstädten. Hier sind besonders Lieferfahrzeuge sinnvoll, die dann kaum Verkehrslärm und keine Abgase verbreiten.

Kaufanreize lehnt DIE LINKE grundsätzlich ab. Dies wäre eine unberechtigte Verwendung öffentlicher Mittel, die anderswo wesentlich dringender benötigt werden. So könnte man die Fahrpreise im ÖPNV noch stärker und die Fahrpreise im Fernverkehr überhaupt subventionieren und diese Verkehrsbereiche dadurch attraktiver machen. Steuervorteile müssen – wenn überhaupt – zeitlich befristet sein und sich an der gesamten Klimabilanz des Fahrzeugs und seines Antriebes ausrichten.

Direkte Förderungen machen nur dann Sinn, wenn diese auf bestimmte Verkehre begrenzt sind. So könnte man zum Beispiel die Anschaffung von Akku-Taxi und Akku-Lieferfahrzeuge in einem Zeitraum von 3-5 Jahre finanziell fördern und nach diesem Zeitraum klar ansagen, dass danach nur noch Fahrzeuge zugelassen werden, die keinen Verbrennungsmotor haben. Eine steuerliche, aber zeitliche Befristung, von Car-Charing Initiativen und Unternehmen mit Akku-Antrieb ist ebenfalls sinnvoll.

Die Linksfraktion ist gut beraten, einen solchen Wandel nicht vom Grundsatz her ablehnend zu betrachten, sondern den Prozess kritisch, aber auch konstruktiv zu begleiten. Derzeit sind rund 45 Mio. PKW in Deutschland zugelassen. Wenn es nicht möglich ist, diesen Verkehrsanteil deutlich zu dezimieren, dann ist es immer noch besser, den umwelt- und klimaschädlichen Abgasausstoß durch eine veränderte Technologie zu verringern. Das heißt nicht, dass man vom politischen Ziel einer grundsätzlichen Verkehrswende abrücken muss.

Ein wichtiges Kriterium ist die Frage der Herkunft des Stroms zum Aufladen der Akkus. Selbstredend ist, dass der verwendete Strom nicht aus Atomenergie bzw. fossilen Rohstoffen stammen darf. Da der Anteil von regenerativen Strom derzeit bei 30 Prozent liegt und von der Tendenz her ansteigt, verringert sich die Gefahr, dass Akkuautos mit unsauberem Strom aufgeladen werden. Aber auch beim Kauf von Ökostrom kann man derzeit kaum garantieren, dass dieser gekaufte Strom tatsächlich aus der Steckdose mit Ökostrom herauskommt. Dass aber installierte Windkraftanlagen abgestellt werden müssen, weil zu viel Strom im Netz ist, macht auch keinen Sinn. Hier könnte man Akkus aufladen.

Auch irgendwann ist der beste Akku nicht mehr brauchbar und muss entsorgt werden. Diese Akkuentorgung muss nach strengen Kriterien der Umweltverträglichkeit erfolgen und die Kosten dafür auf den Akku-PKW-Nutzer/-innen zu 100 Prozent umgelegt werden.

Im Mittelpunkt der Debatten stehen immer die Anzahl der Tanksäulen und die jeweiligen Ladezeiten. Ein klassischer Tankvorgang dauert ca. 3-5 Minuten. Dauert ein Aufladen der Akkus länger, so wird dies als Nachteil wahrgenommen. Die Zukunft liegt also nicht im flächendeckenden Ausbau einer zusätzlichen Stromsäulen-Infrastruktur, sondern in einer Technologie, wo Akkus mit standardisierten Maßen und Kenngrößen ausgetauscht werden. Hierfür kann das derzeitige Netz der rund 15.000 klassischen Tankstellen mit genutzt werden. Zum Beispiel: Das Auto fährt vor, der fast leere Akku wird gemessen (Restspannung) und nach unten ausgeklinkt. Danach wird ein gefüllter Akku angebracht und bezahlt. Leere Akkus werden vom Tankstellenbetreiber aufgeladen, vor allem dann, wenn zu viel Strom im Netz ist (Regulierung über den Strompreis). Zu Hause oder am Arbeitsort können die Akkus auch vor Ort aufgeladen werden, wenn das Fahrzeug nicht gebraucht wird.

Die Freigabe von Busspuren für Akku-PKW lehnt DIE LINKE ab. Hier treten Situationen ein, dass Fahrzeuge mit einer Person den flüssigen Verkehr von Fahrzeugen mit 30-50 Fahrgästen behindern. Busspuren wurden eingerichtet, damit diese Fahrzeuge nicht im Stau stehen. Durch die Freigabe der Busspuren für Taxi und Fahrräder tritt bereits jetzt eine Behinderung des Busverkehrs auf, die aber gerade noch tolerabel ist.

Der Hybrid-Antrieb darf aber auf keinen Fall fördernd behandelt werden. Diese Fahrzeuge bauen auf eine veraltete Technik auf (Verbrennungsmotoren) und sind oft im Wirkungsgrad nur unwesentlich besser als klassische, sparsame PKW mit Verbrennungsmotor. Außerdem kann nicht sichergestellt werden, dass diese Fahrzeuge immer dann, wenn es technisch möglich ist, auch mit Akkuantrieb fahren.

Thomas Lutze ist Mitglied des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und betreut dort u.a. die Themen „Elektromobilität“ und Verkehrssicherheit.

Kontakt: Thomas Lutze / MdB – Deutscher Bundestag – Platz der Republik 1 – 11011 Berlin
– Tel. 030.22772477 – www.thomas-lutze.de