



ZENTRALVERBAND DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

8 Thesen zur Belebung der Elektromobilität in Deutschland

Verbraucherinnen und Verbraucher können von der Elektromobilität begeistert werden, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Ebenso kann sich aus unserer Sicht der PKW-Markt im Allgemeinen durch kluge Maßnahmen konsolidieren. Vor allem aber muss das in den vergangenen Monaten verlorene Vertrauen wiederhergestellt werden, und von Seiten der Bundesregierung das deutliche Signal ausgehen, dass Individualmotorisierung für die Bürgerinnen und Bürger in Deutschland auch in Zukunft möglich und bezahlbar bleibt. Das wissen wir Autohändler aus Erfahrung. Der Automobilhandel tut seinen Teil. Jetzt geht es darum, die Rahmenbedingungen richtig zu setzen.

1. Ein Autokauf ist ein emotionales Erlebnis – das gilt gerade bei der Elektromobilität!

Erst vor kurzem haben wir auf der weltweit größten Aftermarket Messe „Automechanika“ in Frankfurt/Main unsere Social Media Kampagne „Elektrisch ist Einfach“ gestartet, für die wir bis zum Jahresende rund 20 Videoclips produzieren. Binnen eines Monats haben wir hier mit den ersten sechs Clips bei Tiktok, Instagram, X (vormals Twitter) und Facebook über 500.000 Aufrufe erzielt – Tendenz weiter steigend. Und sehr gerne möchten wir Bundesregierung und Hersteller erneut einladen, diese oder auch eine eigene Kampagnenplattform zu nutzen, um das Jahr 2025 zum Jahr der Elektromobilität zu machen. Spätestens zur IAA Mobility im September 2025 in München brauchen wir kleinere und vor allem bezahlbare Elektrofahrzeuge.

2. Die Anschaffungskosten eines Elektroautos sind nach wie vor zu hoch!

Seit langer Zeit mahnen wir vor allem das Fehlen von bezahlbaren Kleinwagen aus heimischer Produktion an; ein Zustand, der bis heute anhält und dem bislang herstellerseitig noch nicht mit ausreichenden Angeboten begegnet wurde. Gerade deshalb ist eine intelligente Förderkulisse unabdingbar, um Elektrofahrzeuge auch preislich attraktiv zu machen. Mit Blick auf das bislang für Kundinnen und Kunden schwer zu kalkulierende Risiko hinsichtlich des Werterhalts gebrauchter Elektrofahrzeuge, die durch die gleichzeitigen permanenten Neuerungen auch auf mittlere Sicht Unsicherheit erzeugen, braucht es mehrere verlässliche monetäre Anreize.

3. Intelligente Förderstrategien für E-Fahrzeuge auflegen

Die Erfahrung der letzten Jahre hat verdeutlicht, dass der Preis von Elektrofahrzeugen die höchste Hemmschwelle für den Hochlauf der Technologie in Deutschland darstellt. Eine Förderung durch günstige Darlehen z. B. durch die KfW, Mehrwertsteuervergünstigungen für Elektrofahrzeuge und die Absicherung von Restwerten gebrauchter Elektrofahrzeuge können wichtige Instrumente zur Revitalisierung des Marktes für Elektrofahrzeuge sein.

Wichtig ist außerdem, jungen Menschen attraktive Angebote zur Elektromobilität zu machen, da sie am Anfang ihrer Ausbildung und beruflichen Karriere zwar über eine geringere Kaufkraft verfügen aber gleichzeitig eine höhere Affinität zur Elektromobilität mitbringen.

4. Dienstwagensteuerermäßigung für Elektrofahrzeuge fortführen

Der ZDK unterstützt die bestehenden Regelungen der Dienstwagenbesteuerung. Eine verminderte Steuer für Elektrofahrzeuge von 0,25 Prozent für BEV bzw. 0,5 Prozent für PHEV schafft einen wichtigen Anreiz zur Anschaffung emissionsfreier Fahrzeuge. Die Verbraucher brauchen die Sicherheit, dass diese Rahmenbedingungen erhalten bleiben. Ziel muss die Erneuerung der Fahrzeugflotte durch emissionsarme Fahrzeuge sein. Diese wirkt über den Gebrauchtwagenmarkt direkt auf breitere Käuferschichten und führt zu einem zügigen Austausch des gesamten Fahrzeugbestandes.

5. Bedarfsorientierter Ausbau der Ladeinfrastruktur!

Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur bleibt insgesamt hinter den Zielen der Bundesregierung zurück. Die heute zur Verfügung stehenden 130.000 Ladepunkte sind nur ein Bruchteil der bis zum Jahr 2030 angekündigten eine Million Ladepunkte. Bei einer Fortschreibung der bisherigen Ausbaugeschwindigkeiten kämen wir bis zum Jahr 2030 auf nur rund 600.000 Ladepunkte. Dies wäre für den geplanten Hochlauf der Elektromobilität mit anvisierten 15 Millionen batterieelektrischen Fahrzeugen viel zu wenig.

Aus zahlreichen Gesprächen mit Kundinnen und Kunden wissen wir, dass die Verfügbarkeit einer eigenen Wallbox oft kaufentscheidend für ein Elektrofahrzeug ist. Neben der erfolgreichen Förderung von Wallboxen muss aber auch das bidirektionale Laden durch einen entsprechenden regulativen Rahmen sowie einer Förderung in Betrieben und Privathaushalten (wieder) ermöglicht werden. Ein erfolgreiches Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums, das eine Kombination von Photovoltaikanlage, Stromspeicher und Wallbox beinhaltete, war binnen einer Nacht ausgeschöpft. Die Nachfrage nach diesen intelligenten und innovativen Technologien ist offenbar recht groß, so dass hier weitere Impulse gesetzt werden sollten.

Bei einer Eigentumsquote von rund 40 Prozent, wovon gerade die Hälfte der Wohnungs- und Eigenheimbesitzer über einen eigenen Stellplatz oder Garage verfügt, erscheint der Zielmarkt für die Elektromobilität begrenzt zu sein, wenn allein auf private Ladeinfrastruktur abgestellt wird. Dies lässt sich dadurch beheben, indem beispielsweise in urbanen Räumen, wo die Installation eines privaten Ladepunkts für viele nicht möglich ist, andere Wege gefunden werden. Ladeinfrastruktur an öffentlichen Parkplätzen und die bereits mögliche Erweiterung von Straßenlaternen zu Ladepunkten muss in voller Breite angegangen werden. Mehr öffentliche Ladepunkte bietet Anwohnern ohne eigenen Stellplatz eine wichtige Voraussetzung für den breiten Zugang zur Elektromobilität.

6. Elektrisches Laden muss günstiger werden!

Zurzeit leiden die deutschen Verbraucherinnen und Verbraucher besonders unter zu hohen Strompreisen. Dies gilt insbesondere für die Halter von Elektrofahrzeugen, deren Betrieb bei einem heutigen Ladepreis an Schnelladesäulen von bis zu 80 ct/kWh über den Betriebskosten eines Verbrenners liegt. Die Bundesregierung muss schnellstmöglich eine Entlastung durch die Senkung der Stromsteuer auf den europäischen Mindeststeuersatz von 0,5 EUR/MWh für den Stromverbrauch von Elektrofahrzeugen schaffen. Ladestrom muss generell und dauerhaft günstiger angeboten werden und durch ein einheitliches Bezahlssystem verfügbar sein.

7. Kostenloses Parken für E-Fahrzeuge ermöglichen

Städte und Kommunen sollten Parkflächen für Elektrofahrzeuge kostenlos zur Verfügung stellen. Solch eine indirekte Förderung wäre Teil eines Maßnahmenpakets, das Verbraucherinnen und Verbraucher spürbar und konkret entlastet und in anderen europäischen Ländern zu einer weitaus erfolgreicherer Akzeptanz der Elektromobilität beitragen konnte. Umgekehrt profitieren Innenstädte von einer nachhaltigen, leiseren und emissionsfreien Automobilität.

8. Einnahmen der CO₂-Bepreisung in die Transformation zur Elektromobilität investieren

Angesichts der jährlichen Rekorderlöse in Höhe von 15 Mrd. Euro durch den CO₂-Preis auf Kraftstoffe und die CO₂-Komponente der Lkw-Maut müssten für den Hochlauf der Elektromobilität ausreichende Finanzmittel zur Verfügung stehen, die zielgerichtet einzusetzen wären. Außerdem führt aus unserer Sicht kein Weg daran vorbei, die Revision der EU-Flottenregulierung auf das Jahr 2025 vorzuziehen, um die schlechten Absatzzahlen für Elektrofahrzeuge in den Zielen abbilden zu können. Es ist nicht akzeptabel, dass Hersteller und Handel bei der Erreichung der von der Politik gesetzten Ziele alleingelassen werden, wenn weder der Ausbauzustand der Ladeinfrastruktur erreicht noch die erforderlichen Finanzmittel für die zielgerichtete Umsetzung der Transformationsziele bereitgestellt werden. Eine weitere Verteuerung der motorisierten Individualmobilität für Bürgerinnen und Bürger lehnt der ZDK entschieden ab.

Stand: 17. Oktober 2024

Ansprechpartner:

Jürgen Hasler
Geschäftsführer
Leiter Abteilung Politik und Kommunikation
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK)
Hauptstadtrepräsentanz
Markgrafenstraße 35
10117 Berlin
Telefon: 030 817 20 24 40
hasler@kfzgewerbe.de