



Bundesverband eMobilität
Neue Mobilität

Eckpfeiler für die Koalitionsverhandlungen zur Regierungsbildung

BEM-Handlungsempfehlungen zur Mobilitätswende

Stand 17. März 2025

Die Mobilitätswende ist keine isolierte Maßnahme, sondern eine der zentralen Weichenstellungen für die Zukunft Deutschlands und Europas. Sie ist der Schlüssel zu wirtschaftlicher Wettbewerbsfähigkeit, technologischer Innovationskraft und gesellschaftlicher Resilienz. Neben der Energiewende ist sie entscheidend für den Klimaschutz, die Ressourcenschonung und die Sicherung langfristiger Wertschöpfung. Wer jetzt handelt, sichert technologische Souveränität, neue Marktchancen und stabile Beschäftigung in einer globalisierten Wirtschaft.

Deutschland kann als führende Industrienation eine Schlüsselrolle in der Green Economy übernehmen - wenn die Energie- und Mobilitätswende konsequent, technologieentschlossen und wirtschaftspolitisch klug gestaltet wird. Dies erfordert klare politische Weichenstellungen, um Investitionen in nachhaltige Technologien zu lenken, die wirtschaftliche Resilienz zu stärken und die Abhängigkeit von fossilen Importen zu reduzieren. Gleichzeitig muss Europa als geeinter Wirtschaftsraum agieren und durch strategische Investitionen, gemeinsame Standards und koordinierte Regulierung international führend in der Mobilitäts- und Energiewende werden.

Häufig wird Förderung einseitig mit finanziellen Subventionen gleichgesetzt. Doch für eine nachhaltige Transformation braucht es mehr als direkte finanzielle Anreize. Wir verstehen Förderung als einen übergeordneten Rahmen, der gezielt durch effektive Regulierungen, Investitionsanreize, Quotenmodelle, Marktmechanismen und wirtschaftliche Rahmenbedingungen gelenkt wird. Eine erfolgreiche Mobilitätswende erfordert nicht nur finanzielle Anreize in Form von Subventionen, Steuervorteilen, Zuschüssen und gezielten Förderprogrammen, sondern vor allem klare regulatorische Leitplanken, Planbarkeit für Investitionen und ein wirtschaftlich tragfähiges Marktumfeld.

Die Streichung fossiler Subventionen schafft nicht nur finanzielle Spielräume im Staatshaushalt, sondern sorgt auch dafür, dass Marktmechanismen nicht länger verzerrt werden. Langfristig wird dadurch immer weniger direkte Förderung notwendig, da sich ein Bonus-Malus-System etabliert, das sich an echten wirtschaftlichen und ökologischen Kriterien orientiert. Die Marktdynamik verschiebt sich zugunsten nachhaltiger Technologien, sodass finanzielle Unterstützung nur noch gezielt für notwendige Anschubfinanzierungen in Transformationsprozessen eingesetzt werden muss - genau wie es einst bei fossilen Technologien der Fall war.

Investitionen in die Green Economy bieten zudem über alle Betrachtungsebenen hinweg positive Effekte: Sie schaffen wirtschaftliche Stabilität, stärken den Industriestandort Deutschland, erhöhen die Krisenresilienz und fördern eine nachhaltige Wohlstandsentwicklung.

Der Bundesverband eMobilität (BEM) fordert daher eine entschlossene Umsetzung der Mobilitätswende auf Basis Erneuerbarer Energien und nachhaltiger Wertschöpfungsketten. Dies setzt eine wirtschaftlich tragfähige Industriepolitik voraus, die Arbeitsplätze sichert, technologische Exzellenz fördert und den gesellschaftlichen Wohlstand in einer globalisierten Welt stärkt.

Um diesen Wandel sozialgerecht, investitionssicher und wirtschaftlich tragfähig zu gestalten, sprechen wir im Rahmen der Koalitionsverhandlungen zur Regierungsbildung folgende Handlungsempfehlungen aus:

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

1. Elektromobilität / Neue Mobilität

- 1.1 Bonus-Malus-System zur gezielten Marktsteuerung und Förderung nachhaltiger Mobilität
- 1.2 Verbindliches Quotenmodell zur Steuerung des Hochlaufs emissionsfreier Fahrzeuge
- 1.3 Technologieentschlossenheit statt Technologieoffenheit
- 1.4 Technologievielfalt in nicht batterieelektrisch substituierbaren Anwendungen
- 1.5 Finanzierungsstrategie durch Subventionspolitik mit Lenkungswirkung
 - 1.5.1 Abschaffung fossiler Subventionen
 - 1.5.2 Einnahmen aus dem Bonus-Malus-System
 - 1.5.3 Anpassung der Privatbesteuerung von Dienstwagen
 - 1.5.4 Förderung als strategischer Hebel für die Mobilitätswende
- 1.6 Verbindliche Quoten für Elektromobilität in öffentlichen Fuhrparks
- 1.7 Verbindliche Quote als Voraussetzung bei Ausschreibungen
- 1.8 Verbindliches Festhalten am Neuzulassungsverbot für Verbrenner-Fahrzeuge
- 1.9 Förderung der Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs
- 1.10 Förderung von Leichtfahrzeugen (L-Klassen) und urbanen Mobilitätslösungen
- 1.11 Förderung maritimer Elektromobilität
- 1.12 Unterstützung autonomer Flugtaxis und der Low Altitude Economy
- 1.13 Förderung von eTrailern für Nutzfahrzeuge

2. Ladeinfrastruktur

- 2.1 Flächendeckender und beschleunigter Ausbau der Ladeinfrastruktur
- 2.2 Stärkere Einbindung privater Investoren in den Ausbau der Ladeinfrastruktur
- 2.3 Vereinfachung und Beschleunigung von Genehmigungs- und Netzanschlussverfahren
- 2.4 Digitalisierung der Netzbetreiberprozesse
- 2.5 Förderung des flächendeckenden Ausbaus von Schnellladeparks für Elektroautos
- 2.6 Gezielte Förderung der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge (eLkw)
- 2.7 Einführung einer verbindlichen Grünstrom-Lieferpflicht für alle Ladepunkte
- 2.8 Konsequente Umsetzung der AFIR- und EPBD-Vorgaben
- 2.9 Schaffung finanzieller Anreize für Unternehmen zur Errichtung betrieblicher Ladepunkte
- 2.10 Angleichung der Mess- und Eichrechtsvorschriften an europäische Standards
- 2.11 Förderung und Ausbau von bidirektionalem Laden (Vehicle-to-X)
- 2.12 Integration von Speichersystemen in Ladeinfrastrukturen
- 2.13 Sicherstellung von Preisstabilität und einfacher Zugangsmöglichkeiten zur Ladeinfrastruktur
- 2.14 Überprüfung der Sinnhaftigkeit von Blockiergebühren an Ladesäulen
- 2.15 Förderung von HPC-Ladestationen (High Power Charging)

3. Verkehrswende und urbane Mobilität

- Ausbau und Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV)
- Förderung multimodaler Mobilitätskonzepte
- Weiterentwicklung und dauerhafte finanzielle Absicherung des Deutschlandtickets
- Bessere Anbindung ländlicher Regionen an den ÖPNV
- Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten emissionsfreier Mobilitätsformen
- Einführung von emissionsarmen und autofreien Zonen in Innenstädten
- Förderung barrierefreier Mobilitätslösungen
- Pilotprojekte für autonomes Fahren im urbanen Raum
- Regelmäßige Anpassung von Tempolimits in städtischen Gebiete

4. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen, Fördermechanismen, Subventionen

- 4.1 Klarstellung und Umsetzung des EU-Verbrenner-Neuzulassungsverbots ab 2035
- 4.2 Dynamische Anpassung des Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans 2040
- 4.3 Schrittweise Abschaffung fossiler Subventionen
- 4.4 Planungssicherheit durch langfristige Förderprogramme
- 4.5 Vereinfachung von Genehmigungsverfahren für Ladeinfrastruktur
- 4.6 Einführung von CO₂-basierten Anreizen
- 4.7 Rechtssicherheit für Unternehmen im Bereich bidirektionales Laden und Vehicle-to-X
- 4.8 Stärkere Verknüpfung von Mobilitätswende und Stadtentwicklung
- 4.9 Sicherstellung einer faktenbasierten Regulierung für Mikromobilität im ÖPNV
- 4.10 Tempolimit auf deutschen Autobahnen

5. Elektromobilitätsgesetz und rechtliche Rahmenbedingungen

- 5.1 Verlängerung und Neuausrichtung des EmoG
- 5.2 Verbindliche Integration in die allgemeine Verkehrspolitik
- 5.3 Erweiterung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur
- 5.4 Stärkere Verknüpfung mit bestehenden und zukünftigen Förderprogrammen
- 5.5 Klarstellung und verbindliche Regelungen zur Ladeinfrastruktur in Wohn- und Gewerbeimmobilien
- 5.6 Interoperabilität und Nutzerfreundlichkeit
- 5.7 Sicherstellung der nationalen Umsetzung der AFIR-Vorgaben
- 5.8 Erneuerbaren Energien in der Ladeinfrastruktur
- 5.9 Ladeinfrastruktur in ländlichen Gebieten

6. Forschung, Entwicklung und Innovation

- 6.1 Gezielte Förderung von Forschung und Entwicklung
- 6.2 Förderung der Digitalisierung und smarten Verkehrssteuerung
- 6.3 Unterstützung von Start-ups und KMUs als Innovationstreiber
- 6.4 Förderung der Erforschung und Entwicklung neuer Recycling- und Homologationsmethoden
- 6.5 Anreize für die Entwicklung von bidirektionalem Laden und Vehicle-to-Grid-Technologien
- 6.6 Stärkere Vernetzung zwischen Forschungseinrichtungen, Hochschulen und Industrie
- 6.7 Förderung der Batterieanalyse-Technologie für eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft
- 6.8 Schaffung von Modellregionen für die Erprobung neuer Mobilitätskonzepte

7. Energie- und Mobilitätswende

- Beschleunigung des Ausbaus Erneuerbarer Energien
- Sektorkopplung zwischen Energie- und Mobilitätswende
- Schaffung wirtschaftlicher Anreize für Unternehmen und Haushalte
- Vereinfachung der regulatorischen Rahmenbedingungen
- Förderung durch netzentgeltumlagefähige Batterie-Speichersysteme
- Einführung einer ambitionierten, planbaren CO₂-Bepreisung
- Schaffung eines regulatorischen Rahmens für regionale Energiekreisläufe

8. Green Economy und internationale Wettbewerbsfähigkeit

- 8.1 Positionierung Deutschlands als Leitmarkt und Leitanbieter für nachhaltige Mobilität

- 8.2 Förderung nachhaltiger Wertschöpfungsketten
- 8.3 Einführung steuerlicher Anreize für nachhaltige Mobilitätslösungen
- 8.4 Aufbau strategischer Rohstoffpartnerschaften
- 8.5 Internationale Standardisierung und Zertifizierung
- 8.6 Förderung von Forschung und Innovation in der zirkulären Wertschöpfung
- 8.7 Stärkere Integration von ESG-Kriterien
- 8.8 Gezielte Exportförderung
- 8.9 Etablierung eines wirtschaftlichen und geopolitischen Vorteilssystems
- 8.10 Verzahnung der Green Economy mit industriellen Schlüsselbranchen

9. Retrofit

- Förderung von Retrofit-Technologien
- Anreize für Unternehmen zur Nachrüstung ihrer Bestandsflotten
- Vereinfachung von Zulassungsverfahren und rechtliche Klarheit
- Anpassung und Ausweitung von Förderprogrammen
- Integration von Retrofit-Technologien in staatliche Beschaffungsrichtlinien
- Etablierung eines Qualitätssiegels für Retrofit-Fahrzeuge
- Gezielte Exportförderung für Retrofit-Technologien
- Aufbau eines regulatorischen Rahmens für Retrofit-Lösungen in Europa
- Steuerliche Anreize für Unternehmen und Kommunen
- Verhinderung des Exports fossiler Altfahrzeuge in Drittstaaten

10. Europa und geopolitische Verantwortung: Europe United

10.1 Europäische Energie- und Mobilitätsstrategie

- Europäische Energieunion
- Massiver Ausbau Erneuerbarer Energien
- Verbindliche europäische Quoten für emissionsfreie Fahrzeuge
- Vereinheitlichung von Mobilitätsdaten und digitalen Infrastrukturen in der EU

10.2 Geopolitische Resilienz durch industrielle und wirtschaftliche Unabhängigkeit

- Entwicklung einer europäischen Rohstoffstrategie
- Aufbau einer europäischen Innovationsallianz für Green Economy-Technologien
- Schaffung europäischer Produktionskapazitäten für strategische Industrien
- Stärkung europäischer Batterietechnologie und Rohstoffunabhängigkeit
- Stärkung der wirtschaftspolitischen Souveränität

10.3 Demokratische Zivilgesellschaft als wirtschaftlicher Stabilitätsfaktor

- Förderung europäischer Bildungs- und Innovationszentren
- Ausbau von Wissenschaftskooperationen und Technologietransfer innerhalb der EU
- Förderung zivilgesellschaftlicher Programme zur Stärkung europäischer Werte

10.4 Europäische Koordination in der Infrastrukturplanung

- Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040

11. Demokratie, Medienkompetenz und Kampf gegen Desinformation

11.1 Stärkung von Bildung und Medienkompetenz

- Verankerung von Medienkompetenz
- Ausbau von Bildungsangeboten

11.2 Regulierung und Verantwortung der Medien

- Verbindliche Transparenzregeln
- Ausbau und Förderung unabhängiger Faktencheck-Initiativen
- Verhinderung der überproportionalen medialen Präsenz extremer und randständiger Positionen

11.3 Bekämpfung digitaler Desinformation und Einflussnahme

- Einführung strengerer gesetzlicher Vorgaben für Social-Media-Plattformen
- Gezielte Förderung europäischer Digital-Plattformen
- Erhöhung der finanziellen Mittel für investigative Recherche und unabhängigen Journalismus

1. Elektromobilität / Neue Mobilität

Vor allem die Elektromobilität ist ein zentraler Bestandteil der Verkehrs- und Antriebswende und essenziell für eine zukunftsfähige, wirtschaftlich tragfähige und klimaneutrale Mobilität. Sie stellt eine Schlüsseltechnologie dar, die Deutschland als Innovationsstandort stärken und den weltweiten Export von nachhaltigen Mobilitätslösungen sichern wird. Sie trägt zur Reduktion von Emissionen im Verkehrssektor bei und sorgt für langfristige wirtschaftliche Stabilität durch eine höhere Energieeffizienz und niedrigere Betriebskosten. Gleichzeitig reduziert sie die Abhängigkeit von fossilen Rohstoffimporten und trägt damit wesentlich zur Dekarbonisierung und zur inneren Sicherheit bei. Unternehmen, die auf Elektromobilität setzen, sichern sich Wettbewerbsvorteile und erschließen neue Märkte für innovative Mobilitätslösungen. Neben der Weiterentwicklung emissionsfreier Fahrzeuge braucht es gezielte Investitionen in Forschung, Marktanreize für Unternehmen und Verbraucher sowie eine strategische Förderung innovativer Fahrzeugklassen.

Um die Mobilitätswende konsequent zu beschleunigen, müssen zentrale und übergeordnete Rahmenbedingungen geschaffen werden, insbesondere um den Anschluss an internationale Märkte nicht zu verlieren. Diese Neubewertung sollte klare Anreize setzen, um den Transformationsprozess sinnvoll weiter zu gestalten und eine langfristige Finanzierung sicherzustellen. Aus unserer Sicht sind dabei folgende Grundüberlegungen und Logiken sinnvoll:

1.1 Bonus-Malus-System zur gezielten Marktsteuerung und Förderung nachhaltiger Mobilität

Mobilitätsformen, die nachweislich umweltfreundlicher, effizienter und langfristig wirtschaftlicher sind, sollen gezielt steuerlich und finanziell begünstigt werden. Gleichzeitig müssen emissionsintensive, ineffiziente und nicht nachhaltige Technologien schrittweise finanziell höher belastet werden, um eine klare politische Lenkungswirkung zu erzeugen.

Das Bonus-Malus-Prinzip schafft somit gezielte wirtschaftliche Anreize für den Umstieg auf nachhaltige Mobilität, indem es klimafreundliche Technologien günstiger und klimaschädliche teurer macht. Dies erhöht die Marktdynamik für emissionsfreie Fahrzeuge, fördert Investitionen in nachhaltige Antriebstechnologien und sorgt für eine langfristig gerechte Kostenverteilung basierend auf Umwelt- und Klimawirkung.

Ein Beispiel für die Umsetzung eines solchen Modells wäre eine CO₂-basierte Reform der Kfz-Steuer, bei der emissionsarme Fahrzeuge steuerlich entlastet und emissionsintensive Fahrzeuge progressiv stärker besteuert werden. Dadurch würde das Bonus-Malus-System direkt in die bestehenden steuerlichen Rahmenbedingungen integriert, ohne zusätzliche neue Abgabenstrukturen zu schaffen.

Impact:

- **Effektive Marktsteuerung** durch gezielte finanzielle Anreize für nachhaltige Mobilitätslösungen
- **Förderung emissionsfreier Technologien**, ohne zusätzliche Haushaltsbelastung

- **Schrittweise Reduzierung von Subventionen für fossile Mobilität**, um Fehlanreize zu vermeiden
- **Beschleunigung des Umstiegs auf emissionsfreie Fahrzeuge** durch wirtschaftliche Vorteile für Verbraucher und Unternehmen
- **Entlastung des Staatshaushalts** durch eine progressive Kostenverteilung zwischen umweltfreundlichen und emissionsintensiven Mobilitätsformen
- **Stabilisierung der Förderlandschaft**, indem Einnahmen aus Malus-Belastungen gezielt in den Ausbau der Ladeinfrastruktur und klimafreundliche Mobilitätsangebote reinvestiert werden
- **Verstärkter Innovationsdruck für die Automobilindustrie**, emissionsarme und effiziente Technologien wettbewerbsfähig weiterzuentwickeln
- **Mögliche Umsetzung im Rahmen einer CO₂-basierten Kfz-Steuerreform**, um eine faire und transparente Kostenverteilung nach Umweltwirkung sicherzustellen

1.2 Verbindliches Quotenmodell zur Steuerung des Hochlaufs emissionsfreier Fahrzeuge

Um eine planbare und wirtschaftlich tragfähige Transformation zur Elektromobilität sicherzustellen, ist die Einführung eines klaren und verlässlichen Quotenmodells für emissionsfreie Fahrzeuge essenziell. Ein jährlicher Anstieg der Elektrofahrzeugquote um 10% könnte gewährleisten, dass innerhalb von zehn Jahren eine vollständige Umstellung erreicht wird.

Zusätzlich sollte eine degressive Förderlogik implementiert werden: Unternehmen, die frühzeitig überproportional auf viele Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben umstellen, profitieren von höheren Förderungen. Dies macht den frühzeitigen Umstieg wirtschaftlich attraktiver, während Unternehmen mit verzögerter Transformation geringere Anreize erhalten.

Die EU hat ein Neuzulassungsverbot für fossile Verbrenner ab 2035 beschlossen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine frühzeitige und schrittweise Umstellung notwendig. Eine kurzfristige Umstellung wäre logistisch, wirtschaftlich und industriell nicht realisierbar.

Bereits jetzt zeigt sich, dass der Hochlauf der Elektromobilität eine massive Skalierung erfordert, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Die aktuellen Neuzulassungszahlen im Elektroautobereich verdeutlichen, dass sich dieser Hochlauf exponentiell beschleunigen muss - eine lineare Entwicklung reicht nicht mehr aus.

Verzögerung der Transformation schwächt die deutsche Automobilindustrie

Diese klaren politischen Maßnahmen sind auch deshalb notwendig, weil teilweise Politik und Wirtschaft viel zu lange am Verbrenner festgehalten haben. Teile der Politik setzen immer noch auf fossile Antriebe und bremsen so die notwendige Transformation. Dadurch wurde wertvolle Zeit verspielt - eine Verspätung, die sich jetzt auf den Weltmärkten rächt.

Als Exportnation ist Deutschland besonders abhängig von globalen Entwicklungen, und der internationale Automobilmarkt vollzieht den Wandel zur Elektromobilität mit hoher Geschwindigkeit. Wer diesen Wandel nicht aktiv mitgestaltet, läuft Gefahr, in zentralen Zukunftsmärkten an Bedeutung zu verlieren. Andere Nationen - insbesondere China - haben frühzeitig strategische Weichen gestellt und setzen inzwischen konsequent auf Elektromobilität. Wenn die deutsche Industrie zu spät auf diesen Zug aufspringt, werden ausländische Hersteller den Markt dominieren, während heimische Unternehmen mit Absatzproblemen, rückläufigen Investitionen und sinkender globaler Wettbewerbsfähigkeit kämpfen.

Eine Investition in die Zukunft der Automobilindustrie - keine reine Subvention

Die jüngste Einstellung der Kaufprämien für Elektrofahrzeuge infolge des KTF-Urteils hat negative Auswirkungen auf die Neuzulassungen. Dies betrifft nicht nur die Käufer, sondern hat weitreichende Folgen für die gesamte Automobilindustrie:

- **Hersteller verlieren Planungssicherheit und Marktstabilität**, da der Markthochlauf ins Stocken gerät und Investitionen in Produktionskapazitäten verlangsamt werden
- **Skaleneffekte bleiben ungenutzt**, wodurch die Produktionskosten hoch bleiben und der Preisanstieg der Fahrzeuge wiederum die Nachfrage weiter dämpft
- **Wettbewerbsfähigkeit leidet**, da internationale Hersteller durch staatliche Förderung ihre Kosten senken und ihre Fahrzeuge zu günstigeren Preisen anbieten können
- **Arbeitsplätze geraten unter Druck**, da ohne stabile Absatzmärkte Produktionskapazitäten nicht ausgelastet sind und Investitionen in den Standort Deutschland zurückgehen
- **Wertschöpfung und Wohlstand** hängen direkt mit der Automobilbranche zusammen - einer Schlüsselindustrie, die in Deutschland Millionen Arbeitsplätze sichert

Es ist daher essenziell, die Förderung der Elektromobilität nicht als reine Kaufsubvention für Verbraucher zu betrachten, sondern als eine strategische Investition in die Zukunft der deutschen Automobilindustrie und den Wirtschaftsstandort insgesamt. Ein stabiler Hochlauf schafft Planbarkeit für Hersteller und Zulieferer, sodass sie langfristig in Elektromobilität investieren können.

Mit steigender Produktion sinken die Stückkosten, sodass Elektromobilität durch Skaleneffekte günstiger wird. Dies ermöglicht es den Herstellern, diese Kostenvorteile an die Verbraucher weiterzugeben und sich am Markt durch wettbewerbsfähige Preise zu behaupten. Ohne eine konsequente Förderung und marktsteuernde Maßnahmen wie ein verbindliches Quotenmodell könnten ausländische Hersteller den Markt dominieren, wenn heimische Unternehmen nicht rechtzeitig reagieren.

Wiederholte Ankündigungen und politische Debatten über mögliche Kaufanreize - wie sie aktuell zu beobachten sind - führen zu Kaufzurückhaltung und Verunsicherung. Viele potenzielle Käufer verschieben ihre Entscheidung in Erwartung neuer Förderungen, was den Markt destabilisiert und die dringend notwendige Transformation verlangsamt. Ein solches Hin und Her untergräbt das Vertrauen in eine verlässliche Wirtschaftspolitik und erschwert die strategische Planung für Industrie und Verbraucher gleichermaßen. Wer eine nachhaltige Mobilitätswende will, muss klare, verlässliche Rahmenbedingungen schaffen, statt mit kurzfristigen und widersprüchlichen Signalen Unsicherheit zu erzeugen. Nur ein konsisten-

ter, marktsteuernder Ansatz bietet die notwendige Orientierung für Investitionen und sichert langfristig die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Hersteller.

Impact:

- **Sicherstellung einer verbindlichen Marktentwicklung**, um den Hochlauf emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen
- **Planungssicherheit für Hersteller, Unternehmen und Verbraucher** durch eine schrittweise, vorhersehbare Umstellung
- **Marktdynamik und Wettbewerbsanreize**, indem frühzeitige Umsteiger finanziell belohnt werden
- **Langfristige Reduktion von Fördermitteln**, da mit steigender Marktdurchdringung der Förderbedarf sinkt und Elektromobilität durch Skaleneffekte günstiger wird
- **Erhöhte Investitionsbereitschaft der Industrie**, da klare Rahmenbedingungen technologische Entwicklungen und Produktionsumstellungen erleichtern
- **Vermeidung eines wirtschaftlichen Schocks vor 2035**, indem die Transformation rechtzeitig eingeleitet wird
- **Sicherung von Rohstoffen und Produktionskapazitäten**, da die gesamte Wertschöpfungskette frühzeitig skaliert wird
- **Exponentielle Marktentwicklung** durch gezielte Steuerung, anstatt sich auf einen natürlichen, aber zu langsamen Markthochlauf zu verlassen
- **Stärkere CO₂-Reduktion im Verkehrssektor**, da der Markthochlauf konsequent gesteuert wird und nicht allein marktwirtschaftlichen Schwankungen unterliegt
- **Absicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie**, um nicht von ausländischen Herstellern abgehängt zu werden
- **Vertrauensbildung durch verlässliche Rahmenbedingungen**, um Verbraucher und Industrie langfristig an nachhaltige Mobilitätslösungen zu binden
- **Vermeidung künstlicher Kaufzurückhaltung**, da spekulative Wartezeiten durch ein stabiles und vorhersehbares Förderregime reduziert werden
- **Politische Glaubwürdigkeit und Steuerungssicherheit**, indem eine konsistente Linie in der Mobilitätspolitik verfolgt wird, die Vertrauen in langfristige Investitionsentscheidungen schafft

Die Verzögerung der Transformation ist kein Versäumnis ohne Folgen - sie beeinflusst direkt die Zukunftsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie auf den Weltmärkten. Ohne eine rechtzeitige Skalierung droht der Exportvorteil der deutschen Hersteller zu erodieren.

Das verbindliche Quotenmodell setzt einen deutlichen Anreiz für Hersteller, aktiv an der Marktentwicklung zu partizipieren, Skaleneffekte zu nutzen und wettbewerbsfähige Preise zu gewährleisten. Dies sichert nicht nur die Innovationskraft der Branche, sondern auch Arbeitsplätze, Wertschöpfung und wirtschaftliche Stabilität.

1.3 Technologieentschlossenheit statt Technologieoffenheit

Nach erfolgreichem Proof of Concept und der technologischen Überlegenheit einer emissionsfreien Antriebstechnologie sollte diese konsequent befördert und implementiert werden. Statt weiterhin auf eine künstliche Technologieoffenheit zu setzen, braucht es Technologieentschlossenheit: Nur die langfristig beste, wirtschaftlichste und energetisch effizienteste Technologie darf zum Einsatz kommen, während ineffiziente Alternativen nicht länger subventioniert oder durch politische Fehlallokationen künstlich am Markt gehalten werden.

Es gibt spezifische Bereiche, in denen eine begrenzte Technologievielfalt Sinn macht. Dies wird in Abschnitt 1.4 näher erläutert.

Die letzten Jahre haben gezeigt, dass die Diskussion über Technologieoffenheit häufig als Vorwand für Verzögerungen und Unsicherheiten genutzt wurde, anstatt klare Entscheidungen für die besten Lösungen zu treffen. Statt gezielt in eine emissionsfreie Zukunft zu investieren, wurde Kapital auf zu viele Optionen verteilt, was den Markthochlauf der effizientesten Lösungen bremst.

Ein besonders gravierender Effekt der permanenten Technologieoffenheitsdebatte war die Verunsicherung der Verbraucher*innen. Viele wussten nicht, welche Antriebsart sie wählen sollten »Soll ich mir ein Elektroauto kaufen oder lieber noch auf das Wasserstoffauto warten?« und entschieden sich stattdessen für den Kauf eines weiteren Verbrenners oder das Hinauszögern der Anschaffung. Diese Unsicherheit hat dazu geführt, dass die Transformation nicht nur auf industrieller, sondern auch auf individueller Ebene ausgebremst wurde.

Diese nun dringend notwendige Technologieentschlossenheit ist eine direkte Konsequenz aus dem jahrzehntelangen Festhalten an fossilen Verbrennerprozessen - eine Verzögerung, die maßgeblich durch eine dominante Verbrennerlobby begünstigt wurde. Statt frühzeitig auf zukunftsfähige Lösungen zu setzen, wurde die Transformation blockiert, was nun großen wirtschaftlichen und standortpolitischen Schaden verursacht. Die deutsche Automobilindustrie hat jetzt die Quittung für diese Strategie erhalten, während andere Märkte bereits deutlich weiter sind.

Die Elektromobilität hat sich als technologische Leitlösung für den Straßenverkehr bereits etabliert - mit der höchsten Energieeffizienz, Skalierbarkeit und einem klaren Infrastrukturfad. Dennoch werden alternative Antriebsformen wie eFuels im Pkw-Bereich oder Wasserstoff für den Individualverkehr weiterhin öffentlich gefördert, obwohl sie in der Praxis ineffizient sind und wirtschaftlich nicht wettbewerbsfähig sein werden. Diese Fehlallokationen führen nicht nur zu unnötigem Energieverbrauch, sondern belasten auch Haushalte und Unternehmen mit vermeidbaren Mehrkosten.

Ein technologieentschlossener Ansatz bedeutet, dass der Fokus auf skalierbare, ressourcenschonende und wirtschaftlich tragfähige Lösungen gelegt wird - nicht auf politische Kompromisse, die Technologien fördern, die den Markttest längst nicht bestanden haben.

Impact:

- **Effiziente Ressourcennutzung**, da Fördergelder gezielt in die beste verfügbare Technologie fließen
- **Vermeidung von politischen Fehlallokationen**, indem Parallelförderungen für ineffiziente Lösungen beendet werden
- **Beschleunigung der Marktdurchdringung**, da Unternehmen und Investoren Planungssicherheit für die beste Technologie erhalten
- **Kostensenkung durch Skaleneffekte**, da sich eine klar priorisierte Technologie schneller am Markt etabliert
- **Senkung der Energiekosten** für Verbraucher und Unternehmen durch eine konsequent auf Effizienz ausgerichtete Technologiepolitik
- **Vermeidung unnötiger wirtschaftlicher Mehrbelastungen** durch ineffiziente Antriebskonzepte
- **Erhöhte Innovationskraft**, weil Forschung und Entwicklung sich auf die Weiterentwicklung der besten Technologie konzentrieren können
- **Industriepolitische Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit**, indem Deutschland als Technologieführer agiert, statt auf zu viele Optionen zu setzen
- **Klare Marktentscheidungen für Verbraucher**, da keine Unsicherheit mehr darüber besteht, welche Antriebstechnologie sich durchsetzen wird
- **Auflösung der bisherigen Verzögerungseffekte**, die durch ein zu starkes Festhalten an fossilen Verbrennertechnologien entstanden sind

Der Übergang zur emissionsfreien Mobilität benötigt klare industriepolitischen Prioritäten und konsequente Umsetzung. Technologieentschlossenheit statt Technologieoffenheit ist der Schlüssel zur Skalierung, Wettbewerbsfähigkeit und leistbaren Mobilität.

1.4 Technologievielfalt in nicht batterieelektrisch substituierbaren Anwendungen

Technologieentschlossenheit sollte der zentrale Leitgedanke für die Mobilitätswende bleiben. Dennoch gibt es spezifische Bereiche, in denen batterieelektrische Lösungen aufgrund physikalischer oder wirtschaftlicher Grenzen derzeit nicht praktikabel sind. In diesen Fällen kann Technologievielfalt eine sinnvolle Ergänzung sein - jedoch ausschließlich dort, wo keine gleichwertige oder bessere batterieelektrische Alternative existiert.

Folgende Bereiche sind von dieser gezielten Differenzierung betroffen:

- **Aviation:** Aufgrund der geringen Energiedichte von Batterien wird die Dekarbonisierung des Flugverkehrs insbesondere bei Langstreckenflügen im Passagier- und Frachtbereich zum derzeitigen Stand mittelfristig ausschließlich über eFuels realisierbar sein. Hierbei spielt der hohe Primärenergieaufwand eine untergeordnete Rolle, da es keine technologisch gleichwertige batterieelektrische Alternative gibt. Um die Luftfahrt klima-

neutral zu gestalten, ist eine gezielte Förderung synthetischer Kraftstoffe notwendig, die durch nachhaltige Energiequellen erzeugt werden.

- **Maritim:** Im Hochseeverkehr sind wasserstoffbasierte Antriebe, Ammoniak oder eFuels in vielen Anwendungen realistischer als batterieelektrische Lösungen. Der Energiebedarf auf Langstrecken erfordert alternative Kraftstoffe, da Batterietechnologie aktuell weder die Reichweitenanforderungen noch die benötigte Speicher- und Ladeinfrastruktur effizient abbilden kann. Im Binnen- und Fährverkehr hingegen stellen batterieelektrische und hybride Antriebe bereits jetzt eine wirtschaftliche und nachhaltige Lösung dar.
- **Schwerlastverkehr und Sondermaschinen:** Während batterieelektrische Antriebe im urbanen Verteilerverkehr und zunehmend auch im Bus- und Fernverkehr wirtschaftlich tragfähig und konkurrenzfähig sind, können Wasserstoff- oder Brennstoffzellensysteme in spezifischen Anwendungen eine Ergänzung darstellen. Dies betrifft insbesondere große Bau- und Sondermaschinen, Schwerlast-Spezial-Lkw für extreme Einsatzbedingungen sowie Langstrecken- und Offroad-Anwendungen, bei denen eine direkte Elektrifizierung zum heutigen Stand technisch oder wirtschaftlich nicht oder nur schwer umsetzbar ist. Entscheidend ist, dass diese Technologien ausschließlich dort eingesetzt werden, wo keine praktikable batterieelektrische Alternative existiert.
- **Regionale Insellösungen:** In Gebieten mit einem Überschuss an Erneuerbaren Energien kann eine lokal begrenzte Nutzung von Wasserstoff oder synthetischen Kraftstoffen für kommunale Mobilitätslösungen oder Flottenanwendungen wirtschaftlich sinnvoll sein. Da diese Systeme regional begrenzt operieren, entfällt die Notwendigkeit eines europaweiten, kostspieligen Infrastrukturaufbaus. Stattdessen kann eine dezentrale Versorgung durch lokal erzeugte Energieträger effizient umgesetzt werden, was die Wirtschaftlichkeit und Versorgungssicherheit erhöht.
- **Bestandsfahrzeuge:** Auch wenn eFuels für neu zugelassene Pkw keine wirtschaftlich oder ökologisch tragfähige Option darstellen, wird eine begrenzte Verfügbarkeit synthetischer Kraftstoffe für den bestehenden Fahrzeugbestand notwendig sein. Eine vollständige Dekarbonisierung des Verkehrssektors setzt voraus, dass auch bereits zugelassene Verbrennerfahrzeuge mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden können. Dennoch darf dies nicht als Argument dienen, um die Entwicklung neuer eFuel-Infrastrukturen oder die Subventionierung ineffizienter Verbrennungsmotoren künstlich aufrechtzuerhalten. Der Einsatz synthetischer Kraftstoffe muss daher klar als Übergangslösung definiert werden, die sich ausschließlich auf bestehende Fahrzeugflotten konzentriert und schrittweise zurückgefahren wird, sobald der Hochlauf emissionsfreier Alternativen den Markt vollständig übernimmt.

Grundprinzip der Technologievielfalt mit klarem Fokus auf Effizienz

Der Einsatz alternativer Antriebe darf nicht zu einer künstlichen Technologieoffenheitsdebatte führen, die den Markthochlauf der effizientesten Lösungen verzögert. Vielmehr muss eine gezielte Strategie sicherstellen, dass in jedem Anwendungsbereich die jeweils beste verfügbare Technologie priorisiert wird. Das bedeutet:

- **Kein favorisierter Einsatz von eFuels oder Wasserstoff im Pkw- und Individualverkehr,** da diese Technologien im Straßenverkehr aufgrund ihrer geringen Energieeffi-

izienz, hohen Kosten und des immensen Primärenergieaufwands keine tragfähige Lösung darstellen.

- **Eine begrenzte, aber gezielte Bereitstellung** von eFuels für bestehende Verbrennerflotten, um deren CO₂-Emissionen zu senken, während sich emissionsfreie Alternativen weiter durchsetzen.
- **Gezielte Förderung dort, wo es keine batterieelektrische Alternative gibt**, um sicherzustellen, dass auch diese Bereiche schnell dekarbonisiert werden können.
- **Vermeidung von Fehllenkungen und Parallelstrukturen**, die durch ineffiziente Fördermechanismen oder politische Fehlanreize entstehen.

Verfügbarkeit und nachhaltige Nutzung von Wasserstoff und eFuels

Um die notwendigen Mengen an eFuels und Wasserstoff überhaupt bereitstellen zu können, sind zusätzliche Erneuerbare Energien erforderlich sowie Produktionskapazitäten aufzubauen, die aktuell nicht bestehen und auch nicht in Planung sind. Die Herstellung von grünem Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen muss daher gezielt gesteuert werden.

- **Ausschließlichkeitsanforderung:** Die Mengen an grünem Wasserstoff und eFuels, die aus Erneuerbaren Energien erzeugt werden, müssen vorrangig dort eingesetzt werden, wo es keine batterieelektrische Alternative gibt. Dabei ist ausschließlich grüner Wasserstoff zu berücksichtigen - Wasserstoff aus fossilen Quellen wie blauer, türkiser oder grauer Wasserstoff ist keine tragfähige Lösung und sollte daher nicht gefördert werden.
- **Priorisierung für industrielle Anwendungen:** Wasserstoff wird primär in der Industrie benötigt - insbesondere für Stahlproduktion, chemische Prozesse und andere industrielle Hochtemperaturanwendungen. Die begrenzt verfügbaren Kapazitäten sollten daher zuerst diesen Bereichen zugutekommen, bevor ein Einsatz in der Mobilität erfolgt.
- **Sinnvolle Allokation wertvoller Ressourcen:** Aufgrund des hohen Primärenergieaufwands sind Wasserstoff und eFuels besonders teure und wertvolle Energieträger, die in Anwendungen mit maximaler Effizienz genutzt werden müssen. Eine Fehlverwendung - etwa im Pkw-Sektor - würde den Gesamtenergiebedarf unnötig erhöhen und die Kosten weiter in die Höhe treiben.

Impact:

- **Sicherstellung einer technologieentschlossenen Markteinführung**, die effizient, wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll ist
- **Vermeidung unnötiger Energieverluste** durch ineffiziente Parallelförderung im Straßenverkehr
- **Geordneter Übergang für Bestandsfahrzeuge** durch eine klar definierte, begrenzte eFuel-Strategie
- **Beschleunigte Transformation** von Industrien, die auf alternative Lösungen angewiesen sind

- **Nachhaltige und resiliente Energieversorgung** durch strategischen Technologiemix
- **Zielgerichtete Nutzung von Wasserstoff und eFuels**, um kosteneffiziente und emissionsfreie Anwendungen zu maximieren
- **Planungs- und Investitionssicherheit** für alle Akteure

Fazit: Eine echte Technologievielfalt ist nur dann sinnvoll, wenn sie in Bereichen eingesetzt wird, in denen es keine gleichwertige oder bessere batterieelektrische Alternative gibt. Für Bestandsfahrzeuge wird es notwendig sein, eine begrenzte Menge eFuels bereitzustellen, um CO₂-Emissionen kurzfristig zu reduzieren, ohne jedoch die Fortführung ineffizienter Verbrennertechnologien künstlich zu fördern. Diese klar definierte Strategie vermeidet Marktverzerrungen, stellt die Weichen für eine nachhaltige Transformation und sorgt für Planungssicherheit entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

1.5 Finanzierungsstrategie durch Subventionspolitik mit Lenkungswirkung

Die Förderung der Elektromobilität muss durch eine gezielte Neuausrichtung bestehender Finanzierungsmechanismen erfolgen. Dazu gehören:

1.5.1 Abschaffung fossiler Subventionen

Die bestehenden Subventionen für fossile Energieträger und emissionsintensive Mobilitätsformen müssen schrittweise vollständig abgeschafft werden. Sie stehen im direkten Widerspruch zu den Klimazielen und behindern die notwendige Transformation des Verkehrssektors. Jährlich werden in Deutschland rund 50 Milliarden Euro an direkten und indirekten Subventionen für fossile Energieträger bereitgestellt. Diese Mittel fehlen an anderer Stelle für Investitionen in nachhaltige Mobilitätslösungen und die notwendige Infrastruktur.

Ein schrittweiser Abbau dieser klimaschädlichen Subventionen würde nicht nur den Haushalt entlasten, sondern gleichzeitig gezielt Anreize für emissionsfreie Alternativen setzen. Allein die Subventionierung von Dieselmotoren verursacht jährliche Steuerausfälle von rund 8 Milliarden Euro. Die Steuervergünstigung gegenüber Benzin verzerrt den Markt und konterkariert die Verkehrswende. Eine schrittweise Angleichung der Energiesteuersätze für Diesel und Benzin würde die Wettbewerbsverzerrung beenden und zusätzliche Haushaltsmittel für nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen generieren.

Zudem bleibt die Kerosinsteuerbefreiung im Flugverkehr eine klimapolitische Fehlsteuerung. Während der bodengebundene Verkehr zunehmend reguliert und belastet wird, bleibt der internationale Flugverkehr weiterhin von der Energiesteuer ausgenommen. Dies führt zu massiven Wettbewerbsverzerrungen zulasten nachhaltiger Mobilitätsalternativen. Allein durch diese Steuerbefreiung entstehen dem deutschen Staat jährliche Steuerausfälle von rund 3,1 Milliarden Euro. Eine schrittweise Einführung der Kerosinsteuer auf nationaler und auf EU-Ebene - würde nicht nur faire Marktbedingungen schaffen, sondern auch Mehreinnahmen für Investitionen in klimafreundliche Verkehrsträger generieren.

Impact:

- **Schaffung fairer Marktbedingungen** durch die Angleichung der Energiesteuer für Diesel und Benzin
- **Steuerliche Gleichbehandlung** des Luftverkehrs mit anderen Verkehrsträgern durch Einführung der Kerosinsteuer
- **Reduzierung von jährlichen Steuerausfällen in Höhe von rund 11,1 Milliarden Euro** durch die Streichung der Diesel- und Kerosinsteuervergünstigungen
- **Haushaltsentlastung durch den Abbau klimaschädlicher Subventionen** und gezielte Umwidmung der Mittel
- **Verstärkung der Investitionskraft** für nachhaltige Mobilitätslösungen, Ladeinfrastruktur und emissionsfreie Verkehrskonzepte
- **Langfristige Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Importen** und Stärkung der Energiewende im Verkehrssektor

1.5.2 Einnahmen aus dem Bonus-Malus-System

Die schrittweise höhere Besteuerung emissionsintensiver Fahrzeuge sowie die gezielte Förderung emissionsfreier Mobilität erzeugen eine ausgewogene finanzielle Steuerung, die klimafreundliche Technologien attraktiver macht.

1.5.3 Anpassung der Privatversteuerung von Dienstwagen zur gezielten Förderung emissionsfreier Antriebe

Wir schlagen vor, ab 2026 auch neu angeschaffte Elektrofahrzeuge wieder mit der 1%-Regelung zu besteuern. Um die Elektrifizierung des Dienstwagenmarktes weiter voranzutreiben, soll die Besteuerung von Verbrennerfahrzeugen, welche durch fossilen Kraftstoff angetrieben werden, jährlich um 0,5% steigen - beginnend mit 1,5% im Jahr 2026, 2,0% ab 2027 bis zu einer Obergrenze von 3,0%. Für fossile Verbrenner mit einem Bruttolistenpreis (BLP) über 70.000 Euro erhöht sich die Steuerprogression um zusätzlich 0,25% pro Jahr, um die steuerliche Begünstigung hochpreisiger, emissionsintensiver Fahrzeuge schrittweise zu reduzieren.

Diese Regelung schafft einen gezielten Anreiz zur Elektrifizierung, ohne sofortige finanzielle Härten für Nutzer*innen zu erzeugen. Bestandsschutz gilt für alle Fahrzeuge bis zum nächsten Halterwechsel, um eine sozialverträgliche Umstellung zu ermöglichen.

Impact:

- **Beschleunigte Elektrifizierung des Dienstwagenmarkts** durch klare wirtschaftliche Anreize
- **Planungssicherheit für Unternehmen und Beschäftigte** durch schrittweise Steueranpassung

- **Vermeidung abrupter finanzieller Belastungen** durch langfristige Übergangsregelungen
- **Reduzierung der Flottenemissionen** durch gezielte Lenkungswirkung hin zu emissionsfreien Antrieben
- **Klimaschutz ohne staatliche Haushaltsbelastung**, da steigende Steuermehreinnahmen die Förderung nachhaltiger Mobilitätskonzepte gegenfinanzieren
- **Verringerung der Subventionierung emissionsintensiver Fahrzeuge**, insbesondere im Premium-Segment, durch zusätzliche Progression für hochpreisige Verbrenner
- **Marktanreiz für Hersteller**, verstärkt auf emissionsfreie Modelle zu setzen, um die Attraktivität ihrer Fahrzeuge in der Dienstwagenregelung zu erhalten

1.5.4 Förderung als strategischer Hebel für die Mobilitätswende

Der Begriff »Förderung« wird in diesem Papier bewusst nicht ausschließlich im Sinne finanzieller Subventionen verwendet. Stattdessen umfasst er verschiedene Mechanismen und allgemeine Rahmenbedingungen, die eine gezielte Transformation der Mobilitäts- und Energiewende ermöglichen. Dazu gehören:

- **Regulatorische Anreize** wie das Bonus-Malus-System oder Quotenmodelle, die gezielt nachhaltige Technologien begünstigen und emissionsintensive Systeme schrittweise zurückdrängen.
- **Öffentliche Vorbildfunktion** durch konsequente Elektrifizierung von Behördenflotten, kommunale Vorreiterrollen und die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilitätskonzepte.
- **Marktmechanismen** wie die Weiterentwicklung der THG-Quote und gezielte Lenkungswirkungen durch CO₂-Bepreisung und steuerliche Anpassungen.
- **Klassische Förderprogramme** in Form von Investitionszuschüssen für Unternehmen, Kommunen und Forschungseinrichtungen, die gezielt dort ansetzen, wo Marktdynamiken allein nicht ausreichen.

Diese monetären und nicht-monetären Maßnahmen ergänzen sich eigendynamisch gegenseitig und sorgen dafür, dass die Mobilitäts- und Energiewende nicht nur über finanzielle Anreize, sondern auch über strukturelle Rahmenbedingungen und strategische Lenkungsinstrumente umgesetzt wird.

1.6 Verbindliche Quoten für Elektromobilität in öffentlichen Fuhrparks, um die schrittweise Umstellung auf emissionsfreie Antriebe sicherzustellen. **Impact:** Langfristige Marktentwicklung, Vorbildfunktion des Staates, schrittweise Emissionsreduktion im öffentlichen Sektor, klare Planbarkeit für Beschaffungen und wirtschaftliche Anreize für eine frühzeitige Umstellung.

1.7 Verbindliche Quote als Voraussetzung bei Ausschreibungen. Unternehmen, die an öffentlichen Ausschreibungen teilnehmen, sollten verpflichtet werden, die jeweilige Mindestquote an emissionsfreien Fahrzeugen in ihrer Flotte einzuhalten. Dies beschleunigt die Markttransformation, schafft Investitionssicherheit und bietet Unternehmen, die frühzeitig umsteigen, einen wirtschaftlichen Vorteil in Vergabeverfahren. **Impact:** Beschleunigte Markttransformation, Investitionssicherheit für Unternehmen, Erreichung nationaler Klimaziele, wirtschaftlicher Vorteil für frühzeitig umsteigende Unternehmen.

1.8 Verbindliches Festhalten am Neuzulassungsverbot für Verbrenner-Fahrzeuge, welche durch fossile Kraftstoffe angetrieben werden, um langfristige Planungssicherheit für Wirtschaft, Industrie und Verbraucher zu gewährleisten. **Impact:** Innovationsanreize für die Automobilbranche, strategische Sicherung von Technologieführerschaft, Vermeidung von Unsicherheiten im Markt.

1.9 Förderung der Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere für Busse, Taxis, Last-Mile-Logistik und Flottenlösungen, um die Dekarbonisierung urbaner Mobilität zu beschleunigen. Die Beförderung sollte nicht nur den Fahrzeugerwerb und den Ausbau der Infrastruktur umfassen, sondern auch den effizienten Betrieb der Fahrzeuge sicherstellen. Ein intelligentes Condition-Monitoring ist sinnvoll, um den Batterie-Status herstellerunabhängig transparent zu machen und datenbasiert über Einsatzszenarien und Wartung zu entscheiden. Deshalb sollte Batteriediagnostik als Bedingung oder förderfähige Leistung in die Programme aufgenommen werden. **Impact:** Verbesserung der Luftqualität in Städten, höhere Effizienz im ÖPNV, schnellere Senkung der CO₂-Emissionen im Personenverkehr, längere Batterielebensdauer und wirtschaftlichere Betriebsstrategien.

1.10 Förderung von Leichtfahrzeugen (L-Klassen) und urbanen Mobilitätslösungen

Leichtfahrzeuge der L-Klasse, insbesondere L7e-Fahrzeuge (Microcars), bieten eine ressourcenschonende, kostengünstige und platzsparende Alternative zu herkömmlichen Pkw. Sie könnten bis zu 70% der täglichen Autofahrten ersetzen und so erheblich zur Emissionsreduktion und Verkehrsentspannung beitragen. Dennoch bleiben sie von vielen Fördermechanismen ausgeschlossen.

Als effiziente Lösung für kurze Strecken ergänzen sie sogar auch batterieelektrische Fahrzeuge sinnvoll und benötigen weder Schnellladeinfrastruktur noch große Akkus. Ihr geringerer Energie- und Ressourcenverbrauch macht sie zu einer Schlüsseltechnologie für urbane Räume und Pendlerverkehre.

Um ihr Marktpotenzial voll auszuschöpfen, sind gezielte Maßnahmen erforderlich:

- **Gleichberechtigung für Microcars (L7e) in der Mobilitätswende**

L7e-Fahrzeuge sollten in die CO₂-Flottenanrechnung und Förderprogramme aufgenommen werden, um ihre Marktdurchdringung zu beschleunigen. Angesichts des neuen EU-Aktionsplans für die Automobilindustrie vom 05. März 2025 ist eine strategische Einbindung dieser Fahrzeugklasse in die Mobilitätsstrategie essenziell.

- **Produktionsbonus für L7e-Fahrzeuge, die in der EU gefertigt werden**
Die L7e-Kategorie ist primär europäisch geprägt und sollte gezielt gefördert werden, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Europa zu sichern. Ein Produktionsbonus würde Marktverdrängung durch nicht-europäische Hersteller vermeiden und europäische Anbieter stärken - eine Entwicklung, die sich bereits im eScooter-Segment zeigt, wo der Markt heute stark von asiatischen Herstellern dominiert wird.
- **Finanzierung über eine ökologische Lenkungssteuer**
Eine höhere Besteuerung emissionsstarker Fahrzeuge, insbesondere großer SUVs, könnte gezielt zur Förderung nachhaltiger Alternativen beitragen und so den Hochlauf von L7e-Fahrzeugen beschleunigen.

Vorteile von Leichtfahrzeugen (L7e) in der Mobilitätswende:

- **Bis zu 60% weniger CO₂ pro Kilometer** als ein Elektro-Pkw
- **Platzbedarf nur ein Drittel eines SUVs**, was Parkraumnutzung optimiert
- **Deutlich geringere Feinstaub- und Lärmemissionen** durch weniger Gewicht und kleinere Reifen
- **Günstigere Anschaffungskosten** und geringeres Abschreibungsrisiko
- **Stärkung der europäischen Wertschöpfungskette**, um Standortvorteile zu sichern
- **Nachhaltiges Statussymbol für umweltbewusste Mobilität**

Impact:

- **Förderung innovativer Fahrzeugkonzepte** zur emissionsarmen Mobilitätswende
- **Reduktion von Verkehrs- und Parkplatzbelastung** in Städten
- **Geringere Herstellungskosten und CO₂-Emissionen** als klassische Pkw
- **Stärkung der europäischen Industrie** und Vermeidung von Importabhängigkeiten
- **Attraktives Angebot für Verbraucher**, die eine nachhaltige Alternative zum Zweitwagen suchen

1.11 Förderung maritimer Elektromobilität zur Reduzierung von Emissionen in der Schifffahrt, insbesondere im Bereich Hafenlogistik und Binnengewässer. **Impact:** Senkung der CO₂-Emissionen im maritimen Sektor, Verbesserung der Luftqualität in Hafengebieten, Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen.

1.12 Unterstützung autonomer Flugtaxis und der Low Altitude Economy, um Deutschland als Innovationsstandort für neue Mobilitätslösungen zu etablieren. **Impact:** Stärkung der technologischen Führungsrolle, Erschließung neuer Märkte, Entlastung bestehender Verkehrsnetze.

1.13 Förderung von eTrailern für Nutzfahrzeuge, um die Effizienz und Reichweite von elektrisch betriebenen Transportlösungen zu verbessern. Obwohl eTrailer technisch bereits marktreif sind, verhindern regulatorische Hürden derzeit ihre Zulassung. Dabei könnten sie einen entscheidenden Beitrag zur Dekarbonisierung im Straßengüterverkehr leisten, da sie nicht nur vollelektrische Lkw unterstützen, sondern auch an Diesel-Zugmaschinen eine erhebliche CO₂-Reduktion ermöglichen. Durchschnittlich lassen sich dadurch 20% bis 40% der Emissionen an der Zugmaschine einsparen. Zusätzlich gewinnen eTrailer durch die neuen EU-Anforderungen für Trailer an Bedeutung, insbesondere im Kontext des VECTO-Tools zur Berechnung von CO₂-Emissionen im Schwerlastverkehr.

Impact:

- **Dekarbonisierung der Lkw-Flotte:** CO₂-Reduktion vor allem bei Diesel-Zugmaschinen mit eTrailer-Einsatz
- **Erhöhung der Effizienz im Straßengüterverkehr:** Optimierte Energienutzung und reduzierte Betriebskosten
- **Schnellere Integration in bestehende Logistikkonzepte:** Keine vollständige Umstellung der Flotte erforderlich
- **Vermeidung unnötiger Emissionen:** Direkt nutzbare CO₂-Einsparpotenziale durch Markteinführung
- **Regulatorische Anpassung erforderlich:** Schaffung eines klaren Zulassungsverfahrens für eTrailer zur Unterstützung der neuen EU-Vorgaben

Fazit: Diese Maßnahmen sind entscheidend, um die Elektromobilität in Deutschland wirtschaftlich tragfähig zu gestalten, ihre Innovationskraft als global wettbewerbsfähige Technologie zu sichern und die Potenziale für Wertschöpfung, Wohlstand und Beschäftigung bestmöglich zu nutzen. Nur durch eine konsequente strategische Umsetzung, technologieentschlossene Regulierung und gezielte Anreize kann Deutschland den dringend notwendigen Anschluss an die weltweite Transformation sichern und im internationalen Wettbewerb bestehen.

2. Ladeinfrastruktur

Eine zuverlässige, flächendeckende, benutzerfreundliche und barrierefreie Ladeinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für den Hochlauf der Elektromobilität. Um sowohl privaten als auch gewerblichen Nutzern einen einfachen und kosteneffizienten Zugang zu ermöglichen, bedarf es klarer gesetzlicher Rahmenbedingungen, wirtschaftlicher Anreize und einer effizienten Netzplanung. Der Ausbau muss dabei gezielt beschleunigt, eng an den tatsächlichen Bedarf gekoppelt und nachhaltig finanziert werden. Gleichzeitig gilt es, regulatorische Hürden abzubauen, private Investitionen gezielt zu fördern, die Digitalisierung der Netzbetreiberprozesse voranzutreiben und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für eine zukunftssichere Ladeinfrastruktur zu schaffen.

Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen öffentlicher Förderung und privatwirtschaftlichen Investitionen ist essenziell, um die Ladeinfrastruktur schnell und flächendeckend auszubauen. Regulatorische Vorgaben sollten den Aufbau wirtschaftlich tragfähiger Geschäftsmodelle unterstützen, während gezielte Anreize die Nutzung und Bereitstellung von Ladepunkten erleichtern. Zudem muss die Ladeinfrastruktur technologisch auf dem neuesten Stand bleiben, um die steigenden Anforderungen an Netzstabilität, Ladegeschwindigkeiten und digitale Abrechnungssysteme zu erfüllen.

Eine nachhaltige Ladeinfrastrukturstrategie geht über den reinen Aufbau von Ladesäulen hinaus. Es braucht eine intelligente Verknüpfung mit dem Stromnetz, Speichersystemen und einem steuerbaren Lastmanagement. Kommunale Masterpläne müssen sicherstellen, dass Standorte nicht nur flächendeckend verfügbar sind, sondern auch netzdienlich in bestehende Energieinfrastrukturen eingebunden werden. Der reine Ausbau von Ladepunkten ohne eine vorausschauende Netzintegration birgt erhebliche Risiken für Netzüberlastungen und unnötig hohe Netzausbaukosten. Daher müssen Speicherlösungen, Lastmanagement und bidirektionale Technologien von Anfang an in die Ladeinfrastrukturstrategie eingebettet werden.

Dies erfordert eine koordinierte Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Netzbetreibern und der Privatwirtschaft, um eine wirtschaftlich tragfähige und technologisch zukunftssichere Infrastruktur aufzubauen.

Nur durch ein strategisch geplantes, wirtschaftlich stabiles und nutzerfreundliches Ladesystem kann Elektromobilität zur bevorzugten Antriebsform werden - und damit einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von Emissionen, zur Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern und zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts leisten.

2.1 Flächendeckender und beschleunigter Ausbau der Ladeinfrastruktur, insbesondere in ländlichen Regionen, zur Schließung von Versorgungslücken und zur Sicherstellung einer gleichwertigen Mobilität für alle

Um eine nachhaltige und alltagstaugliche Elektromobilität zu ermöglichen, muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur über städtische Ballungsräume hinaus konsequent vorangetrieben werden. Besonders in ländlichen Regionen sind strategische Anreize erforderlich, um Investitionen zu fördern und eine bedarfsgerechte Versorgung sicherzustellen.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur II sieht vor, dass Kommunen eigenständige Ladeinfrastrukturkonzepte entwickeln. Um sicherzustellen, dass diese Verpflichtung auch tatsächlich umgesetzt wird, braucht es ein verbindliches Umsetzungscontrolling, das den Fortschritt transparent macht. Gleichzeitig sollten Städte und Gemeinden stärker in die strategische Ladeinfrastrukturplanung eingebunden werden, um Quartierslösungen und gemeinschaftliche Ladekonzepte voranzubringen.

Impact:

- **Erhöhung der Standortattraktivität** für Wohn- und Gewerbegebiete durch eine zukunftssichere Ladeinfrastruktur

- **Verbesserung der Nutzerakzeptanz** durch flächendeckendes, verlässliches Ladenetz
- **Vermeidung von Versorgungslücken** durch gezielte Standortplanung als kommunale Pflichtaufgabe
- **Bessere Integration** der Ladeinfrastruktur in Quartiers- und Stadtentwicklungsprojekte
- **Förderung von regionalen Geschäftsmodellen** durch strategische Ladepunkte

2.2 Stärkere Einbindung privater Investoren in den Ausbau der Ladeinfrastruktur durch attraktive Geschäftsmodelle und regulatorische Sicherheit

Um den Ladeinfrastrukturausbau effizient zu beschleunigen, sollten Investitionsanreize geschaffen und regulatorische Rahmenbedingungen vereinfacht werden. Planungssicherheit und wirtschaftlich tragfähige Betreibermodelle sind entscheidend, um verstärkt privates Kapital für den Infrastrukturausbau zu mobilisieren.

Laut dem NSR-E-Papier der NOW soll der Anteil privater Ladeinfrastruktur bis 2030 rund 60% betragen. Doch in der Praxis bestehen erhebliche Umsetzungsbarrieren, insbesondere in Wohnungseigentümergeinschaften (WEGs) und Mehrfamilienhäusern. Trotz der bestehenden gesetzlichen Regelungen durch das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) und das Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG) lehnen viele WEGs gemeinschaftliche Basisinstallationen ab. Für Einzelpersonen werden die Kosten dadurch untragbar hoch, was den Ausbau privater Ladepunkte erheblich hemmt. Dadurch erscheint das Ziel von 60% privater Ladeinfrastruktur bis 2030 unter den derzeitigen Rahmenbedingungen kaum realisierbar.

Um dies zu ändern, sind gezielte Fördermechanismen für WEGs und Quartierslösungen erforderlich, um finanzielle Hürden für Mieter und Eigentümer zu senken. Gleichzeitig braucht es vereinfachte Genehmigungsverfahren und einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen, um den Ausbau privater Ladepunkte zu erleichtern.

Impact:

- **Entlastung öffentlicher Haushalte** durch verstärkte privatwirtschaftliche Investitionen
- **Skalierung des Ladeangebots** durch marktorientierte Geschäftsmodelle und unternehmerisches Engagement
- **Förderung neuer Geschäftsmodelle** im Bereich Lade- und Energiedienstleistungen
- **Langfristige Stabilität und Planbarkeit** durch regulatorische Sicherheit für Investoren
- **Abbau rechtlicher Hürden** für private Ladeinfrastruktur in WEGs und Mehrfamilienhäusern
- **Erhöhung der privaten Ladeinfrastruktur-Kapazität** durch gezielte Fördermechanismen und vereinfachte Genehmigungspraxis

2.3 Vereinfachung und Beschleunigung von Genehmigungs- und Netzanschlussverfahren, um Ladepunkte schneller in Betrieb zu nehmen und den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu forcieren

Um lange Wartezeiten und bürokratische Hürden zu reduzieren, sollten verbindliche Reaktionszeiten für Netzbetreiber eingeführt werden - ergänzt durch Sanktionen bei Verzögerungen sowie eine verpflichtende kooperative Unterstützung seitens der Netzbetreiber. Dadurch kann der Netzausbau effizienter gestaltet und die Integration neuer Ladepunkte beschleunigt werden.

Impact:

- **Planungs- und Investitionssicherheit für Unternehmen** durch klare Fristen und beschleunigte Verfahren
- **Effiziente Nutzung bestehender Energienetze** durch optimierte Abstimmung mit Netzbetreibern
- **Schnellere Marktdurchdringung der Elektromobilität** durch verkürzte Inbetriebnahmezeiten von Ladepunkten
- **Verbindliche Fristen und Anreize für Netzbetreiber** zur proaktiven Unterstützung des Ladeinfrastrukturausbaus

2.4 Digitalisierung der Netzbetreiberprozesse zur besseren Integration von Ladepunkten ins Stromnetz und zur Beschleunigung der Netzanbindung

Durch den verstärkten Einsatz digitaler Lösungen können Netzanschlussverfahren vereinfacht, Engpässe frühzeitig erkannt und Ladepunkte effizient in das Stromnetz integriert werden. Eine automatisierte, transparente und standardisierte Kommunikation zwischen Netzbetreibern und Ladepunktbetreibern trägt dazu bei, Verzögerungen zu minimieren und den Netzausbau smarter zu steuern.

Ohne eine intelligente Steuerung der Netzauslastung steigt das Risiko von Netzengpässen. Digitalisierung muss daher nicht nur Prozesse beschleunigen, sondern auch die effiziente Integration Erneuerbarer Energien in die Ladeinfrastruktur ermöglichen.

Impact:

- **Effizientere Nutzung der Stromnetze** durch optimierte Lastverteilung und intelligente Steuerung
- **Vermeidung von Netzüberlastungen** durch vorausschauende Netzplanung und Lastmanagement
- **Senkung langfristiger Infrastrukturkosten** durch gezielte Investitionen in Netzausbau und Digitalisierung
- **Beschleunigung der Ladeinfrastruktur-Integration** durch automatisierte und transparente Netzanschlussprozesse

2.5 Förderung des flächendeckenden Ausbaus von Schnellladeparks für Elektroautos entlang von Autobahnen und Bundesstraßen zur Stärkung der Langstreckenmobilität

Um Elektromobilität im Fernverkehr praxistauglicher zu machen, müssen Schnellladeinfrastrukturen gezielt ausgebaut werden. Eine dichte und leistungsfähige Versorgung mit Schnellladeparks ermöglicht eine reibungslose Reiseplanung, reduziert Wartezeiten und sorgt für eine höhere Attraktivität von eFahrzeugen im gewerblichen und privaten Langstreckeneinsatz. Dabei sollten Schnellladepunkte mit mindestens 150 kW Leistung pro Ladepunkt sichergestellt werden, um eine effiziente und schnelle Energieversorgung zu gewährleisten.

Auch der Tourismusbereich profitiert von einer zuverlässigen Schnellladeinfrastruktur. Elektromobilität wird zunehmend für Urlaubsreisen genutzt, insbesondere in Regionen mit hoher touristischer Nachfrage. Die Verfügbarkeit von Schnellladeparks an zentralen Reiserouten sowie in touristischen Zielregionen ist daher entscheidend, um eMobilität auch in diesem Bereich attraktiver zu machen.

Impact:

- **Erhöhte Akzeptanz von Elektromobilität im Fernverkehr** durch verlässliche und flächendeckende Schnellladeoptionen
- **Bessere Planbarkeit für gewerbliche Nutzer** durch eine stabile und vorhersehbare Ladeinfrastruktur
- **Vermeidung von Ladeengpässen** durch strategische Standortentwicklung und bedarfsgerechte Skalierung
- **Erleichterung der Urlaubs- und Reiseplanung** für eMobilisten durch eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur in touristischen Regionen
- **Schnellere Ladeprozesse** durch Schnellladepunkte mit mindestens 150 kW Leistung pro Ladepunkt

2.6 Gezielte Förderung der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge (eLkw) zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs

Ein leistungsfähiges und flächendeckendes Ladenetz für elektrische Lkw ist essenziell, um die Transformation im Schwerlastverkehr voranzutreiben. Durch gezielte Fördermaßnahmen und den schnellen Ausbau von Hochleistungsladepunkten entlang wichtiger Verkehrsachsen können emissionsfreie Transportlösungen wirtschaftlich und praxistauglich gestaltet werden.

Neben der öffentlichen Ladeinfrastruktur muss auch das Depotladen stärker unterstützt werden. Hier gilt es, bürokratische Hürden abzubauen und einen schnellen Zwischenhandel von Ladestrom an einem Standort für die beteiligten Akteure sicherzustellen.

Deutschland ist ein zentrales Transitland für den europäischen Güterverkehr. Daher muss sichergestellt werden, dass auch ausländische Speditionen in Deutschland zuverlässig laden können. Eine unzureichende Ladeinfrastruktur oder eine unkoordinierte Flächennutzung könnte den Schwerlastverkehr erheblich beeinträchtigen und die Akzeptanz emissionsfreier Transportlösungen bremsen.

Gleichzeitig muss der Zugang zu Ladeinfrastruktur für eLkw verbessert werden, da die derzeitige Überlastung von Lkw-Parkplätzen ein erhebliches Hindernis darstellt. Neue Ansätze wie die Vorab-Buchung von Ladeslots, intelligente Parkraumbewirtschaftung und digitale Reservierungssysteme können helfen, Wartezeiten zu reduzieren und einen effizienten Ladevorgang sicherzustellen. Darüber hinaus müssen Konzepte entwickelt werden, um Ladehubs gezielt für eLkw zu priorisieren und die Nutzung fossiler Lkw auf diesen Flächen zu regulieren.

Impact:

- **Aufbau eines flächendeckenden Lkw-Ladenetzes** zur Sicherstellung der Langstreckentauglichkeit von eLkw
- **Reduzierung von Emissionen im Transportsektor** durch Elektrifizierung des Schwerlastverkehrs
- **Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Logistikbranche** durch frühzeitige Anpassung an klimafreundliche Transportlösungen
- **Planungs- und Investitionssicherheit** für Unternehmen durch verlässliche Infrastrukturstandards für öffentliche Ladeinfrastruktur und Depotladen
- **Abbau bürokratischer Hürden beim Depotladen** und Schaffung von Möglichkeiten für den schnellen Zwischenhandel von Ladestrom an einem Standort
- **Optimierung der Ladeverfügbarkeit** durch digitale Lösungen wie Ladeslot-Buchungen und intelligente Parkraumbewirtschaftung
- **Vermeidung von Engpässen** durch vorausschauende Flächenplanung und priorisierte Nutzung von Ladehubs für eLkw
- **Sicherung eines reibungslosen Transitverkehrs**, um Deutschland als zentralen Logistikstandort für den europäischen Warenverkehr zukunftssicher aufzustellen

2.7 Einführung einer verbindlichen Grünstrom-Lieferpflicht für alle Ladepunkte

Um die Dekarbonisierung des Verkehrssektors konsequent voranzutreiben, muss die Nutzung von Erneuerbarer Energie an Ladepunkten künftig nicht nur für öffentlich geförderte, sondern für alle Ladepunkte - öffentlich wie privat - verpflichtend sein. Eine Grünstrom-Lieferpflicht stellt sicher, dass eFahrzeuge emissionsfrei geladen werden und die Elektromobilität nicht durch fossilen Strom konterkariert wird.

Dies verhindert Greenwashing, stärkt die Glaubwürdigkeit der Elektromobilität, reduziert die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern und schafft eine direkte Verbindung zwischen Ladeinfrastruktur und Energiewende. Zudem würde sich damit der Kreis im THG-Quoten-

Handel lückenlos schließen, da nur tatsächlich mit Erneuerbarer Energie betriebene Fahrzeuge zur CO₂-Reduktion beitragen.

Der massive Ausbau der Elektromobilität erfordert nicht nur eine sichere Versorgung mit Erneuerbarer Energie, sondern auch eine faire fiskalische Behandlung. Während Diesel weiterhin steuerlich begünstigt wird, entsteht eine Wettbewerbsverzerrung, die den Hochlauf emissionsfreier Fahrzeuge bremst. Die Abschaffung der Dieselvergünstigung würde nicht nur klimapolitische Glaubwürdigkeit schaffen, sondern auch Haushaltsmittel für Investitionen in eine nachhaltige Ladeinfrastruktur bereitstellen.

Impact:

- **Sicherstellung einer nachhaltigen Energieversorgung im Verkehrssektor** durch konsequenten Einsatz **Erneuerbarer Energie**
- **Vermeidung von Greenwashing** durch eine verbindliche Herkunftsanforderung für Ladestrom
- **Förderung der Akzeptanz von Elektromobilität**, da eine CO₂-neutrale Nutzung garantiert wird
- **Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen** durch gezielte Unterstützung regenerativer Energiequellen
- **Unterstützung der Energiewende** durch eine direkte Kopplung von Ladeinfrastruktur und Grünstromerzeugung

2.8 Konsequente Umsetzung der AFIR- und EPBD-Vorgaben zur verpflichtenden Ausstattung gewerblicher und öffentlicher Parkplätze mit Ladeinfrastruktur

Um die flächendeckende Ladeverfügbarkeit insbesondere im urbanen Raum sicherzustellen, müssen Einkaufszentren, Bahnhöfe, Parkhäuser und kommunale Parkflächen gemäß den AFIR-Vorgaben mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden.

Die Einhaltung regulatorischer Vorschriften, insbesondere des **GEIG**, muss konsequent sichergestellt werden. Zudem sind Sanktionen erforderlich, um die Verfügbarkeit und Funktionalität öffentlich geförderter Ladeinfrastruktur langfristig zu gewährleisten.

Impact:

- **Sicherstellung der fristgerechten und vollständigen Umsetzung nationaler und europäischer Vorgaben** durch verbindliche Maßnahmen
- **Langfristige Investitionssicherheit für Betreiber und Nutzer** durch klare regulatorische Rahmenbedingungen
- **Erleichterung des Umstiegs auf Elektromobilität** durch eine flächendeckende Ladeinfrastruktur im Alltag
- **Verhinderung regulatorischer Unklarheiten bei der nationalen Umsetzung** durch eine präzise und einheitliche Anwendung der Vorschriften

2.9 Schaffung finanzieller Anreize für Unternehmen zur Errichtung betrieblicher Ladepunkte, um den Umstieg auf Elektromobilität in Unternehmensflotten zu erleichtern

Gezielte Fördermaßnahmen und steuerliche Anreize können Unternehmen dabei unterstützen, Ladeinfrastruktur auf ihrem Betriebsgelände zu errichten. Dies senkt Investitionshürden, macht den Betrieb von eFlotten wirtschaftlich attraktiver und beschleunigt die Dekarbonisierung des gewerblichen Verkehrs.

Impact:

- **Kosteneinsparungen für Unternehmen** durch geringere Betriebskosten von Elektrofahrzeugen
- **Reduktion betrieblicher CO₂-Emissionen** durch den Umstieg auf emissionsfreie Mobilität
- **Verbesserung der Nachhaltigkeitsbilanz von Unternehmen** und Erfüllung regulatorischer Anforderungen
- **Erhöhung der Attraktivität für Arbeitnehmer*innen** durch Ladeangebote für Dienst- und Privatfahrzeuge

2.10 Angleichung der Mess- und Eichrechtsvorschriften an europäische Standards zur Reduzierung von Markteintrittsbarrieren und Beschleunigung von Innovationsprozessen

Die Harmonisierung nationaler Vorschriften mit europäischen Standards erleichtert neuen Anbietern den Zugang zum Markt und fördert Wettbewerb und Innovation. Gleichzeitig wird die Abrechnung für Betreiber und Verbraucher vereinfacht, was den Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter beschleunigt.

Impact:

- **Erhöhung des Wettbewerbs** durch den Abbau regulatorischer Hürden für neue Marktakteure
- **Kostensenkung für Verbraucher** durch mehr Anbieter und effizientere Abrechnungssysteme
- **Einfachere Abrechnungssysteme** durch standardisierte Mess- und Eichvorgaben im europäischen Kontext
- **Beschleunigung technologischer Entwicklungen** durch weniger bürokratische Einschränkungen für innovative Lösungen

2.11 Förderung und Ausbau von bidirektionalem Laden (Vehicle-to-X) zur intelligenten Integration von Elektrofahrzeugen ins Stromnetz

Bidirektionales Laden ermöglicht eine gezielte Entlastung der Stromnetze, indem Elektrofahrzeuge als flexible Speicher genutzt werden. Durch eine intelligente Steuerung können sie zur Netzstabilität beitragen, Lastspitzen ausgleichen und die Integration Erneuerbarer Energien optimieren. Gleichzeitig profitieren Nutzer durch Vergütungsmodelle, die eine wirtschaftliche Beteiligung an netzdienlichen Einspeisungen ermöglichen.

Um die Effizienz und Sicherheit von bidirektionalen Ladesystemen zu gewährleisten, sollte jedes System mit einer unabhängigen Batteriediagnose und Zustandserfassung ausgestattet sein. Dies ermöglicht eine transparente Überwachung der Batteriedegradation und stellt sicher, dass die Speicherfähigkeit der Fahrzeuge langfristig wirtschaftlich genutzt werden kann.

Trotz der hohen Potenziale von Vehicle-to-Grid fehlt es weiterhin an klaren regulatorischen Rahmenbedingungen für die Marktintegration. Der Handel mit netzdienlichen Leistungen durch Elektrofahrzeuge muss vereinfacht, der rechtliche Rahmen für bidirektionales Laden angepasst und die wirtschaftliche Rentabilität durch gezielte Marktmechanismen sichergestellt werden.

Impact:

- **Netzstabilisierung** durch bidirektionale Laststeuerung und Flexibilitätsangebote
- **Optimierte Netzauslastung** durch dynamische Rückspeisung bei Last- und Bedarfsspitzen
- **Effizientere Integration Erneuerbarer Energien** durch Zwischenspeicherung und netzdienliche Nutzung von Stromüberschüssen
- **Förderung der Kombination aus Elektromobilität und Netzstabilisierung** durch Vehicle-to-Grid (V2G)
- **Wirtschaftlicher Vorteil für Verbraucher*innen** durch Nutzung von Elektrofahrzeugen als Energiespeicher
- **Zusätzliche Einnahmemöglichkeiten** durch Monetarisierung netzdienlicher Leistung
- **Schaffung klarer rechtlicher Rahmenbedingungen** für den Handel mit Netzdienstleistungen durch bidirektionale Fahrzeuge

2.12 Integration von Speichersystemen in Ladeinfrastrukturen zur Sicherstellung einer stabilen und effizienten Energieversorgung, insbesondere an Standorten mit begrenztem Netzanschluss

Der Einsatz von stationären Speichern ermöglicht eine flexiblere Lastverteilung und reduziert Netzbelastungen, indem lokal gespeicherte Energie für Ladeprozesse genutzt wird. Dies trägt zur Netzstabilität bei, vermeidet kostspielige Netzausbaumaßnahmen und verbessert die Versorgungssicherheit von Ladepunkten.

Besonders an hochfrequentierten Standorten wie Schnellladeparks und Lade-Hubs sind Speichersysteme entscheidend, um die Netzanschlusskosten zu senken und Leistungspeaks zu gewährleisten. Zudem erleichtert der Einsatz von stationären Speichern die Integration Erneuerbarer Energien, indem überschüssiger Strom zwischengespeichert und bedarfsgerecht abgerufen werden kann.

Impact:

- **Erhöhung der Netzunabhängigkeit** durch lokal zwischengespeicherte Energie
- **Vermeidung teurer Netzausbaumaßnahmen** durch optimierte Lastverteilung
- **Verbesserung der Versorgungssicherheit** für Ladepunkte, insbesondere in Regionen mit begrenzter Netzkapazität
- **Effizientere Nutzung Erneuerbarer Energien** durch Speicherung und bedarfsgerechte Bereitstellung
- **Netzstabilisierung** durch bidirektionale Laststeuerung und Flexibilitätsangebote
- **Kostensenkung für Schnellladeparks** durch Reduzierung von Netzanschlussgebühren und Optimierung des Lastmanagements

2.13 Sicherstellung von Preisstabilität und einfacher Zugangsmöglichkeiten zur Ladeinfrastruktur zur Gewährleistung einer hohen Nutzerfreundlichkeit

Neben dem Ausbau der Ladeinfrastruktur ist es entscheidend, dass Elektrofahrzeugnutzer zuverlässige, transparente und faire Zugangsmöglichkeiten haben. Übermäßige Preisschwankungen müssen verhindert und einheitliche Abrechnungsstandards geschaffen werden, um eine marktgerechte und sozialverträgliche Nutzung sicherzustellen. Die **AFIR-Vorgaben** setzen hierfür bereits verbindliche Regeln, die konsequent umgesetzt werden sollten.

Impact:

- **Vermeidung übermäßiger Preisschwankungen** durch transparente und marktgerechte Preisstrukturen
- **Erhöhung der Attraktivität von Elektromobilität** für breite Bevölkerungsschichten durch bezahlbare und verlässliche Ladetarife
- **Vereinfachter Zugang zur Ladeinfrastruktur** durch einheitliche Abrechnungssysteme und Interoperabilität
- **Planungssicherheit für Unternehmen und Verbraucher** durch stabile Rahmenbedingungen und regulatorische Klarheit

2.14 Überprüfung der Sinnhaftigkeit von Blockiergebühren an Ladesäulen zur fairen Nutzung ohne unnötige finanzielle Belastungen für Nutzer

Blockiergebühren sollen sicherstellen, dass Ladepunkte effizient genutzt werden. Allerdings können sie in bestimmten Situationen, etwa beim Nachtladen an Normalladesäulen, eine unbeabsichtigte finanzielle Belastung für Nutzer darstellen und den Ladevorgang sogar komplett verhindern, da ein nächtliches Umparken oft nicht möglich ist.

Eine differenzierte Regelung, orientiert an der bestehenden Parkraumbewirtschaftung, könnte Fehlanreize vermeiden und die Nutzerfreundlichkeit erhöhen. So könnte etwa eine Begrenzung der Parkdauer tagsüber bestehen bleiben, während das durchgehende Parken in definierten Nachtzeiten blockiergebührenfrei möglich ist.

Zudem ist die derzeitige Regelung unfair, da die Blockiergebühr nicht dem Ladepunktbetreiber, sondern dem EMSP (E-Mobility Service Provider) zufließt. Der EMSP vereinnahmt die Blockiergebühren, leitet sie aber nicht an den tatsächlichen Betreiber der Ladesäule weiter und erleidet selbst kaum wirtschaftlichen Schaden. Dadurch profitieren Ladekartenanbieter finanziell, während die eigentlichen Betreiber, die durch blockierte Ladepunkte beeinträchtigt werden, leer ausgehen.

Zusätzlich kommt es teilweise vor, dass Blockiergebühren bereits anfallen, obwohl der Ladevorgang noch gar nicht beendet ist, was die Situation weiter verschärft.

Impact:

- **Effizientere Nutzung von Ladepunkten** durch gezielte Steuerung von Standzeiten
- **Vermeidung von Fehlanreizen**, insbesondere für Nutzer, die keine sofortige Umparkmöglichkeit haben
- **Höhere Akzeptanz der Elektromobilität** durch Praxisnähe und Sozialverträglichkeit
- **Temporäre Befreiung von Blockiergebühren** an Normalladepunkten zu bestimmten Zeiten, z. B. für Nachtladen
- **Fairere Verteilung der Blockiergebühren**, sodass sie direkt den Ladepunktbetreibern und nicht nur den EMSPs zugutekommen
- **Vermeidung ungerechtfertigter Gebühren**, insbesondere wenn der Ladevorgang noch nicht abgeschlossen ist

2.15 Förderung von HPC-Ladestationen (High Power Charging) zur Reduzierung von Ladezeiten und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland

Um die Ladezeiten für eFahrzeuge weiter zu verkürzen und die Attraktivität der Elektromobilität für Vielfahrer und gewerbliche Flotten zu erhöhen, muss der Ausbau von HPC-Ladestationen mit mindestens 150 kW Ladeleistung pro Ladepunkt gezielt gefördert werden.

Ein flächendeckendes Netz an Hochleistungsladepunkten trägt maßgeblich zur Optimierung des Langstreckenverkehrs bei und sichert die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im Bereich der Elektromobilität.

Impact:

- **Verbesserung der Ladeeffizienz** durch ultraschnelles Laden und geringe Standzeiten
- **Höhere Attraktivität der Elektromobilität** für Vielfahrer, Gewerbetreibende und Logistikunternehmen
- **Optimierung des Langstreckennetzes** durch leistungsfähige Ladeinfrastruktur an zentralen Verkehrsknotenpunkten
- **Wettbewerbsvorteil für den Wirtschaftsstandort Deutschland** durch Vorreiterrolle bei Schnelllade-Technologien

Fazit: Diese Maßnahmen sind essenziell, um die Ladeinfrastruktur wirtschaftlich tragfähig, nutzerfreundlich und zukunftssicher zu gestalten. Ein schneller, bedarfsgerechter und regulatorisch gut abgestimmter Ausbau erhöht die Akzeptanz der Neuen Mobilität, sorgt für eine faire und effiziente Nutzung der Ladeinfrastruktur und ermöglicht eine flächendeckende Versorgung in urbanen sowie ländlichen Räumen.

Gleichzeitig trägt die konsequente Umsetzung dazu bei, Abhängigkeiten von fossilen Energieträgern zu reduzieren, die Netzintegration zu optimieren und neue wirtschaftliche Potenziale für Unternehmen und Investoren zu erschließen.

Besonders die Verzahnung von Ladeinfrastruktur, Speichertechnologien und bidirektionalen Anwendungen wird entscheidend sein, um die Transformation effizient und kostenoptimiert zu gestalten. Dies erfordert klare regulatorische Weichenstellungen, einheitliche Marktmechanismen für netzdienliche Leistungen und gezielte Anreize für Unternehmen, die in intelligente Lade- und Speicherlösungen investieren.

Dadurch wird die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland gesichert und die Transformation hin zu einer nachhaltigen Mobilität beschleunigt.

3. Verkehrswende und urbane Mobilität

Die urbane Mobilität steht vor einem grundlegenden Wandel. Um die steigenden Anforderungen an Verkehrsfluss, Lebensqualität und Umweltverträglichkeit zu erfüllen, müssen neue Konzepte entwickelt und bestehende Infrastrukturen angepasst werden. Der öffentliche Nahverkehr, multi- und intermodale Mobilitätsangebote sowie Fuß- und Radverkehr spielen eine zentrale Rolle in der nachhaltigen Gestaltung unserer Städte. Gleichzeitig müssen ländliche Regionen stärker in die Verkehrswende einbezogen werden, um eine flächendeckende Mobilitätslösung zu ermöglichen.

- **Ausbau und Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV)**, um eine emissionsarme und leistungsfähige Alternative zum Individualverkehr zu bieten. **Impact:** Reduzierung von Staus, Senkung der Betriebskosten für Verkehrsunternehmen, langfristige Verbesserung der Luftqualität.
- **Förderung multimodaler Mobilitätskonzepte**, die verschiedene Verkehrsträger wie Busse, Bahnen, Fahrräder und Sharing-Dienste sinnvoll verknüpfen. **Impact:** Erhöhung der Flexibilität und Effizienz im städtischen Verkehr, Verringerung der Abhängigkeit vom eigenen Auto.
- **Weiterentwicklung und dauerhafte finanzielle Absicherung des Deutschlandtickets**, um den ÖPNV für alle Einkommensgruppen verlässlich, attraktiv und zugänglich zu machen. **Impact:** Stärkung der sozialen Mobilität, Sicherstellung eines stabilen und attraktiven ÖPNV-Angebots, das langfristig das Nutzerverhalten ändert, den Verzicht auf ein eigenes Auto erleichtert und die Verkehrsbelastung in Städten signifikant reduziert.
- **Bessere Anbindung ländlicher Regionen an den ÖPNV**, durch den gezielten Ausbau von Bahn- und Busverbindungen sowie innovative Konzepte wie On-Demand-Dienste. **Impact:** Gleichwertige Mobilitätschancen für alle Regionen, wirtschaftliche Stärkung ländlicher Räume.
- **Umverteilung von Verkehrsflächen** zugunsten emissionsfreier Mobilitätsformen durch den Ausbau von Fahrradwegen, Busspuren, Carsharing-Stationen und Fußgängerzonen. **Impact:** Mehr Aufenthaltsqualität in lebenswerteren Städten, Senkung der Emissionen, Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen durch bessere Infrastruktur für Radverkehr und ÖPNV, wirtschaftlicher Aufschwung für lokale Unternehmen.
- **Einführung von emissionsarmen und autofreien Zonen in Innenstädten**, um die Lebensqualität in urbanen Räumen zu erhöhen. **Impact:** Verbesserung der Gesundheit der Bewohner, Förderung des Einzelhandels durch attraktiven öffentlichen Raum.
- **Förderung barrierefreier Mobilitätslösungen**, um sicherzustellen, dass Menschen mit eingeschränkter Mobilität gleichberechtigt am Verkehr teilnehmen können. **Impact:** Mehr soziale Gerechtigkeit, bessere Inklusion, neue Marktpotenziale für Mobilitätsanbieter.
- **Pilotprojekte für autonomes Fahren im urbanen Raum**, um innovative Technologien frühzeitig in bestehende Mobilitätskonzepte zu integrieren. **Impact:** Reduzierung von Unfällen, effizientere Nutzung von Straßeninfrastrukturen, weltweite Führungsrolle in der Technologieentwicklung.
- **Regelmäßige Anpassung von Tempolimits in städtischen Gebieten**, um Sicherheit und Luftqualität nachhaltig zu verbessern. **Impact:** Verringerung der Lärmbelastung, Senkung der Unfallzahlen, positive Auswirkungen auf die Umwelt.

Fazit: Diese Maßnahmen ermöglichen eine effizientere Nutzung des urbanen Raums, fördern eine nachhaltige Verkehrspolitik und steigern die wirtschaftliche Attraktivität der Städte. Ein besonders positives Beispiel ist Paris, wo bereits viele dieser Maßnahmen erfolgreich umgesetzt worden sind. Emissionen sinken, die Luftqualität verbessert sich, die Temperaturbelastung nimmt ab, das Verkehrschaos wird reduziert, und die Stadt wird für ihre Bewohner*innen deutlich lebenswerter.

Gleichzeitig profitiert Paris von wirtschaftlichen Vorteilen durch eine steigende Attraktivität für Unternehmen, Einzelhandel und Tourismus.

Viele dieser Ansätze könnten auch für deutsche Städte Vorbildcharakter haben, um ähnliche positive Entwicklungen zu ermöglichen und den urbanen Raum zukunftsfähig zu gestalten. Gleichzeitig schaffen sie Anreize für Investitionen in Infrastruktur, Technologie und Mobilitätsdienstleistungen, was langfristig zu mehr Arbeitsplätzen und wirtschaftlicher Stabilität führt.

4. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen, Fördermechanismen und Subventionspolitik

Eine verlässliche und zukunftsorientierte Regulierung ist essenziell, um die Mobilitätswende wirtschaftlich tragfähig zu gestalten. Dabei spielt die Subventionspolitik eine entscheidende Rolle: Während andere Nationen gezielt in Zukunftstechnologien investieren, riskiert Deutschland ohne eine Neuausrichtung seiner Förderpolitik den Verlust seiner globalen Wettbewerbsfähigkeit und damit zahlreiche Arbeitsplätze.

Gleichzeitig bieten klare Regulierungen die Chance, innovative Technologien zu fördern, Investitionssicherheit zu schaffen und damit die deutsche Wirtschaft langfristig zu stärken. Klare Regulierungen können Zukunftstechnologien befördern, einen verbindlichen Rahmen für alle Akteure setzen und so Marktpotenziale freisetzen. Wirtschaftliche Zukunft bedeutet Wachstum, Umsatz, Wertschöpfung und Wohlstand - während das Festhalten an alten Technologien unweigerlich zu Innovationsstau, wirtschaftlichen Nachteilen und dem Verlust von Marktanteilen führt. Daher müssen bestehende gesetzliche Hürden abgebaut und monetäre wie nicht-monetäre Fördermechanismen gezielt angepasst werden, um eine beschleunigte Transformation der Mobilitätsbranche zu ermöglichen und damit zukunftsfähige Industrien in Deutschland zu halten.

4.1 Klarstellung und Umsetzung des EU-Verbrenner-Neuzulassungsverbots ab 2035

Das beschlossene Neuzulassungsverbot für Verbrennungsmotoren ab 2035 muss konsequent und ohne Schlupflöcher umgesetzt werden. Gleichzeitig sollten unterstützende Maßnahmen für Industrie und Verbraucher geschaffen werden, um die Umstellung zu erleichtern.

Impact:

- **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie** im internationalen Kontext
- **Zügige Anpassung** an neue Märkte

4.2 Dynamische Anpassung des Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans 2040

Der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040 (BVMP 2040) legt die langfristige Verkehrs- und Infrastrukturplanung in Deutschland fest und beeinflusst maßgeblich die Umsetzung der Mobilitätswende. Durch den starren Zehnjahreszeitraum besteht jedoch die Gefahr, dass technologische Entwicklungen, Marktdynamiken und neue Mobilitätsanforderungen zu spät in die Infrastrukturmaßnahmen einfließen.

Der BVMP 2040 muss als zentrales Steuerungsinstrument für die Mobilitätswende kontinuierlich evaluiert und flexibel angepasst werden. Dafür sind dynamische Anpassungsklauseln und eine verpflichtende regelmäßige Überprüfung notwendig, um Fehlentwicklungen frühzeitig zu korrigieren. Dies ermöglicht eine gezielte Priorisierung neuer Mobilitätskonzepte, eine enge Verzahnung mit der Energiewende sowie eine optimale Infrastrukturplanung für emissionsfreie Mobilität.

Darüber hinaus muss der BVMP stärker mit den europäischen Mobilitäts- und Infrastrukturzielen verzahnt werden. Eine enge Abstimmung mit der EU-Verkehrsstrategie für nachhaltige Mobilität stellt sicher, dass nationale Maßnahmen nicht isoliert bleiben, sondern Synergien im gesamteuropäischen Verkehrsraum schaffen.

Impact:

- **Höhere Flexibilität und Anpassungsfähigkeit** der Infrastrukturplanung durch regelmäßige Evaluierung
- **Vermeidung langfristiger Fehlallokationen** von Investitionen durch bedarfsgerechte Steuerung
- **Schnellere Reaktion auf technologische Fortschritte** in der Elektromobilität und Ladeinfrastruktur
- **Europaweite Koordinierung der Verkehrsplanung**, um eine nachhaltige, grenzüberschreitende Mobilitätsstrategie zu ermöglichen

4.3 Schrittweise Abschaffung fossiler Subventionen und gezielte Förderung zukunftsfähiger Mobilitätslösungen

Jährlich fließen allein 8 Milliarden Euro in Diesel-Subventionen sowie weitere 3,1 Milliarden Euro durch die Kerosinsteuer-Befreiung in den fossilen Verkehrssektor. Diese Mittel könnten stattdessen gezielt für nachhaltige Mobilitätskonzepte eingesetzt werden. Durch die schrittweise Abschaffung fossiler Subventionen wird der Umstieg auf emissionsfreie Antriebe beschleunigt und Marktverzerrungen abgebaut. Ohne diese Umverteilung bleibt Deutschland im globalen Marktumfeld zurück und gefährdet seine Position als führender Industriestandort.

Zum Vergleich: Diese ca. 11 Milliarden Euro machen rund 20% der jährlich verfügbaren Summe des kürzlich vereinbarten Sondervermögens aus. Das zeigt, wie erheblich der finanzielle Spielraum wäre, wenn fossile Subventionen umgelenkt würden.

Impact:

- **Finanzielle Entlastung des Staatshaushalts** durch Umverteilung der Subventionen in zukunftsorientierte Technologien
- **Förderung der Wettbewerbsfähigkeit emissionsfreier Mobilitätslösungen** durch Marktmechanismen statt künstlicher Vorteile für fossile Technologien
- **Erhöhung des verfügbaren Investitionsvolumens** für die Mobilitäts- und Energie- wende durch gezielte Umschichtung bestehender Mittel
- **Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern** und Importkosten durch eine schrittweise Subventionsneuausrichtung
- **Erhöhung der Transformationsgeschwindigkeit** durch marktwirtschaftlich gerechte Wettbewerbsbedingungen für emissionsfreie Technologien

4.4 Planungssicherheit durch langfristige Förderprogramme für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur

Investitionen in Elektromobilität und Ladeinfrastruktur benötigen verlässliche Rahmenbedingungen. Förderprogramme müssen langfristig ausgelegt sein, um nachhaltige Marktentwicklungen zu ermöglichen.

Impact:

- **Verlässlichkeit** für Unternehmen und Verbraucher
- **Gezielter Kapitalfluss** in den Aufbau klimafreundlicher Infrastruktur

4.5 Vereinfachung von Genehmigungsverfahren für Ladeinfrastruktur und Mobilitätsprojekte

Der Ausbau von Ladeinfrastruktur und Mobilitätslösungen wird durch bürokratische Hürden verzögert. Durch effizientere Genehmigungsprozesse können Projekte schneller umgesetzt werden.

Impact:

- **Schnellere Umsetzung** nachhaltiger Mobilitätslösungen
- **Wirtschaftliche Dynamik** für den Ausbau neuer Technologien
- **Einheitliche bundesweite Standards** senken Kosten

4.6 Einführung von CO₂-basierten Anreizen für klimafreundliche Mobilitätsoptionen

Klimafreundliche Antriebsformen müssen durch gezielte CO₂-basierte Anreize gefördert werden. Dies kann durch eine Bonus-Malus-Regelung für Neufahrzeuge, steuerliche Vorteile oder marktwirtschaftliche Lenkungsinstrumente geschehen.

Impact:

- **Förderung der Nachfrage** nach emissionsfreien Fahrzeugen
- **Beschleunigung der Transformation** des Verkehrssektors

4.7 Rechtssicherheit für Unternehmen im Bereich bidirektionales Laden und Vehicle-to-X-Technologien

Bidirektionales Laden kann eine Schlüsselrolle für die Netzstabilität und effiziente Energieverwendung spielen. Bisher fehlen jedoch klare Marktmechanismen für Netzdienstleistungen. Rechtliche Rahmenbedingungen müssen geschaffen werden, um Investitionen in diese Technologien zu ermöglichen.

Impact:

- **Ermöglichung neuer Geschäftsmodelle**
- **Effizientere Nutzung und Integration Erneuerbarer Energien**

4.8 Stärkere Verknüpfung von Mobilitätswende und Stadtentwicklung

Mobilitätskonzepte müssen in Stadtentwicklungspläne integriert werden, um den urbanen Raum effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

Impact:

- **Nachhaltigere Stadtplanung**
- **Optimierte Nutzung** urbaner Verkehrsflächen

4.9 Sicherstellung einer faktenbasierten Regulierung für Mikromobilität im ÖPNV

Die aktuelle Regulierung von Mikromobilitätsangeboten wie eScootern zeigt, dass politische Fehlentscheidungen zu massiven Marktverzerrungen und Unsicherheiten führen können. Während Pedelecs oder Fahrräder mit Akkus problemlos transportiert werden dürfen, wird eScootern die Mitnahme in Bus und Bahn untersagt - obwohl es keine belastbaren Sicherheitsargumente für eine Ungleichbehandlung gibt. Dies konterkariert die Verkehrswende, erschwert intermodale Mobilität und schränkt emissionsfreie Mobilitätsformen ein.

Statt pauschaler Verbote braucht es faktenbasierte Standards, die Sicherheit gewährleisten, ohne Innovation und emissionsfreie Mobilität unnötig einzuschränken.

Impact:

- **Förderung emissionsfreier und intermodaler Mobilität** durch Integration von eScootern in den ÖPNV
- **Vermeidung künstlicher Marktverzerrungen** und Sicherung fairer Wettbewerbsbedingungen
- **Sicherheit durch klare, faktenbasierte Standards** für Akkus und Brandschutz
- **Stärkung der deutschen Mikromobilitätsbranche** durch innovationsfreundliche Rahmenbedingungen
- **Erhöhte Nutzerakzeptanz** durch eine transparente und konsistente Regulierung

4.10 Tempolimit auf deutschen Autobahnen

Ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen ist eine sofort umsetzbare, kosteneffiziente und wirkungsvolle Maßnahme, die mit minimalem Aufwand erheblichen Nutzen für Umwelt, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit bringt. Während Deutschland weltweit eine der letzten Industrienationen ohne generelles Tempolimit ist, zeigen internationale Beispiele, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung zahlreiche positive Effekte mit sich bringt.

Impact:

- **CO₂-Reduktion und Energieeinsparung:** Ein Tempolimit senkt den Kraftstoffverbrauch, reduziert die Abhängigkeit von Ölimporten und erhöht die Reichweite von Elektrofahrzeugen.
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit:** Homogenere Geschwindigkeiten verringern das Unfallrisiko, reduzieren die Anzahl schwerer Unfälle und entlasten Rettungsdienste.
- **Optimierung des Verkehrsflusses:** Gleichmäßigere Geschwindigkeiten reduzieren Staus und sorgen für einen effizienteren Verkehrsfluss.
- **Geringere Infrastrukturbelastung:** Weniger abrupte Brems- und Beschleunigungsvorgänge verlängern die Lebensdauer von Straßen und reduzieren langfristig Sanierungskosten.
- **Internationale Angleichung:** Deutschland wäre nicht länger eine Ausnahme, sondern würde sich an bewährte internationale Standards anpassen.

Fazit: Diese Maßnahmen sind entscheidend, um die regulatorische Grundlage für die Mobilitätswende zu schaffen. Eine klare Regulierungsstrategie ermöglicht es Unternehmen, in neue Technologien zu investieren, internationale Märkte zu erschließen und wirtschaftliches Wachstum zu generieren. Deutschland muss jetzt handeln, um seine Position als Innovations- und Exportnation zu sichern und die Weichen für nachhaltige Wertschöpfung zu stellen.

Ein planungssicheres und innovationsfreundliches Umfeld stärkt den Wirtschaftsstandort Deutschland, schafft neue Arbeitsplätze und erhöht die internationale Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Industrie.

5. Elektromobilitätsgesetz und rechtliche Rahmenbedingungen

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) ist ein zentrales Instrument zur Förderung der Elektromobilität in Deutschland. Es schafft rechtliche Rahmenbedingungen für die Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen und ermöglicht Anreize auf kommunaler Ebene.

Das aktuelle Gesetz läuft 2026 aus und bietet eine zentrale Gelegenheit, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für Elektromobilität weiterzuentwickeln, um langfristige Planungssicherheit für Unternehmen, Kommunen und Verbraucher zu gewährleisten. Neben der Verlängerung des Gesetzes ist es erforderlich, bestehende Regelungen gezielt anzupassen, um die Elektromobilität noch stärker in die allgemeine Verkehrspolitik zu integrieren und eine effektive Lenkungswirkung zur Reduktion fossiler Antriebe zu erreichen.

Dazu gehören die Fokussierung auf batterieelektrische Fahrzeuge (BEV), verbindliche Regelungen für Ladeinfrastruktur, die Anpassung bestehender Fördermechanismen und die konsequente Umsetzung europäischer Richtlinien zur Ladeinfrastruktur. Durch diese Maßnahmen kann eine klare und langfristig stabile Grundlage für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität geschaffen werden.

5.1 Verlängerung und Neuausrichtung des EmoG mit Fokus auf batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) aller Fahrzeugklassen

Das überarbeitete EmoG sollte gezielt batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) fördern, um den Hochlauf emissionsfreier Mobilität zu unterstützen und bestehende Fördermechanismen effizienter zu gestalten.

Eine Fortführung der Bevorrechtigung für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, wie Plug-in-Hybride oder mit eFuels betriebene Fahrzeuge, sollte kritisch hinterfragt werden. Um die Mobilitätswende effektiv voranzutreiben, sollten Anreize vorrangig auf emissionsfreie Technologien ausgerichtet werden, die langfristig zur Dekarbonisierung beitragen.

Impact:

- **Klare rechtliche Rahmenbedingungen** für den Hochlauf emissionsfreier Mobilität
- **Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen** durch gezielte Lenkungswirkung
- **Langfristige Planungssicherheit** für Kommunen und Unternehmen und Investoren

5.2 Verbindliche Integration in die allgemeine Verkehrspolitik

Eine isolierte Förderung von Elektromobilität durch das EmoG reicht nicht aus. Die EmoG-Fördermechanismen müssen strukturell in eine umfassende verkehrspolitische Strategie integriert werden, um eine koordinierte Umsetzung der Mobilitätswende sicherzustellen und eine gezielte Lenkungswirkung zur Reduktion fossiler Fahrzeuge zu erreichen. Die Bevorzugungen für emissionsfreie Fahrzeuge sollten konsequent mit anderen regulatorischen Maßnahmen wie der CO₂-Bepreisung, Quotenmodellen und subventionspolitischen Lenkungsinstrumenten verknüpft werden.

Impact:

- **Vermeidung von regulatorischen Unklarheiten** und ineffizienten Parallelstrukturen
- **Gezielte politische Lenkungswirkung** zur Reduktion fossiler Fahrzeuge
- **Bessere Integration der Elektromobilität** in kommunale und nationale Verkehrspolitik

5.3 Erweiterung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur

Die fehlende Konsistenz in den Regelungen für Ladeinfrastruktur führt zu Planungsunsicherheiten bei Unternehmen, Kommunen und Investoren. Eine bundesweit einheitliche und verbindliche Regelung für den Ausbau und Betrieb von Ladepunkten ist notwendig, um einen zügigen, marktgetriebenen Roll-out sicherzustellen und Markthemmnisse für private und gewerbliche Ladeinfrastruktur zu reduzieren.

Trotz bestehender gesetzlicher Regelungen durch das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) und das Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG) gibt es weiterhin erhebliche Hürden für Wohnungseigentümergeinschaften (WEGs) und Mieter. Gemeinschaftliche Basisinstallationen werden häufig abgelehnt, was zu überhöhten Kosten für Einzelpersonen führt und den Ausbau privater Ladeinfrastruktur erheblich hemmt. Hier braucht es klare regulatorische Vorgaben, eine vereinfachte Genehmigungspraxis sowie gezielte Anreizmechanismen, um den Ladeinfrastrukturausbau im privaten Wohnbereich zu beschleunigen.

Zusätzlich sollten verbindliche Quartierslösungen als Teil kommunaler Ladeinfrastrukturpläne in den Masterplan Ladeinfrastruktur II integriert werden. Ein Umsetzungscontrolling ist erforderlich, um sicherzustellen, dass Kommunen ihre Ladeinfrastrukturkonzepte tatsächlich umsetzen.

Zudem sollte eine Verpflichtung zur unabhängigen Batterieüberwachung für stationäre Speicheranlagen ab einer bestimmten Kapazität eingeführt werden. Dies minimiert Sicherheitsrisiken, erhöht die Transparenz über die Lebensdauer von Batteriespeichern und stärkt den Markt für Second-Life-Anwendungen, indem ausgediente Fahrzeugbatterien wirtschaftlich weiter genutzt werden können.

Impact:

- **Erhöhte Planungssicherheit** für Unternehmen durch standardisierte Vorgaben
- **Schaffung einheitlicher und verbindlicher Regelungen** für Ladeinfrastruktur
- **Vermeidung von Planungsunsicherheiten** für private und gewerbliche Investoren
- **Beschleunigung des Ladeinfrastrukturausbaus** in privaten Wohngebieten
- **Klare rechtliche Rahmenbedingungen** für WEGs und Gewerbestandorte
- **Sicherstellung eines fairen Zugangs** zu Ladeinfrastruktur für Mieter und Wohnungseigentümer
- **Förderung von Second-Life-Batteriemärkten** durch transparente Diagnosesysteme

5.4 Stärkere Verknüpfung mit bestehenden und zukünftigen Förderprogrammen

Elektromobilität darf nicht isoliert betrachtet werden. Fördermechanismen müssen stärker mit bestehenden Programmen für Erneuerbare Energien, Speichertechnologien und intelligente Netzintegration verknüpft werden.

Dies umfasst:

- Die gezielte **Kopplung von Ladeinfrastruktur-Förderungen** mit erneuerbarer Stromerzeugung, um fossile Abhängigkeiten im Energiemarkt zu vermeiden.
- Die **Integration von Elektromobilität in Sektorkopplungsprogramme** für Industrie, Gewerbe und Wohnungswirtschaft, um Synergien zwischen Mobilitäts- und Energiewende effizient zu nutzen.

Impact:

- **Effektivere Nutzung staatlicher Fördermittel** durch gezielte Steuerung zur Erreichung klimapolitischer Ziele
- **Beschleunigte Elektrifizierung des Verkehrssektors** durch sektorenübergreifende Synergien
- **Vermeidung ineffizienter Parallelstrukturen** in der Förderlandschaft

5.5 Klarstellung und verbindliche Regelungen zur Ladeinfrastruktur in Wohngebäuden und Gewerbeimmobilien

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) bietet bereits erste gesetzliche Regelungen zur Integration von Ladeinfrastruktur in Neubauten und Bestandsgebäuden. Allerdings fehlen weiterhin klare Verordnungen zur Pflichtinstallation von Ladepunkten bei Neubauten, Sanierungen und gewerblichen Parkflächen.

Die bestehenden Hürden für Wohnungseigentümergeinschaften (WEGs) und Mieter müssen durch vereinfachte Genehmigungsverfahren und klar definierte Rechte auf Ladeinfrastruktur abgebaut werden.

Impact:

- **Erhöhung der Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur** an Wohn- und Arbeitsorten
- **Erleichterung der Umsetzung** für Unternehmen und Immobilieneigentümer
- **Vermeidung regulatorischer Hürden** und langfristiger Planungsunsicherheiten

5.6 Interoperabilität und Nutzerfreundlichkeit

Die Entwicklung einheitlicher digitaler Schnittstellen für Abrechnungssysteme sowie die Integration von Ladeinfrastruktur in städtische und kommunale Planungsprozesse sind entscheidend, um eine flächendeckende, vernetzte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur zu gewährleisten.

Impact:

- **Erleichterter Zugang** für Verbraucher*innen durch interoperable Abrechnungsmodelle
- **Erhöhte Attraktivität** der Elektromobilität durch verbesserte Nutzerfreundlichkeit
- **Unterstützung von Kommunen** bei der Umsetzung von Ladeinfrastrukturprojekten

5.7 Sicherstellung der nationalen Umsetzung der AFIR-Vorgaben sowie ergänzende Maßnahmen zur Effizienzsteigerung

Die Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) der Europäischen Union ist seit dem 13. April 2024 unmittelbar in allen Mitgliedstaaten gültig und setzt verbindliche Mindeststandards für öffentlich zugängliche Ladepunkte.

Um die in der AFIR festgelegten Ziele effektiv zu erreichen, ist es notwendig, diese Vorgaben konsequent in nationales Recht zu integrieren und durch ergänzende Maßnahmen weiterzuentwickeln. Dazu gehört unter anderem die Anpassung bestehender Verordnungen wie der Ladesäulenverordnung (LSV) und des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) und die Schaffung klarer Durchsetzungsmechanismen, um die Einhaltung der neuen Standards zu gewährleisten.

Impact:

- **Rechtssicherheit für Betreiber und Nutzer** durch harmonisierte Standards
- **Vermeidung von Regelungskonflikten** zwischen nationaler und EU-Gesetzgebung
- **Förderung eines einheitlichen Marktes für Ladeinfrastruktur** in Deutschland

5.8 Erneuerbaren Energien in der Ladeinfrastruktur

Die Kombination von eMobilität mit Erneuerbaren Energien ist ein entscheidender Faktor für die CO₂-Reduktion im Verkehrssektor. Durch steuerliche Vorteile oder Förderprogramme für netzdienliche Ladeinfrastruktur mit eigenem Erzeugungsanteil (bspw. PV-Carports, Batteriespeicher) könnte der verstärkte Einsatz von Solar- oder Windenergie an Ladepunkten gezielt gefördert werden, um eine CO₂-neutrale Ladeinfrastruktur zu ermöglichen.

Impact:

- **Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks** der Elektromobilität
- **Förderung nachhaltiger Energiekreisläufe**
- **Kosteneinsparungen durch Eigenstromproduktion** für Betreiber und Nutzer
- **Unterstützung der nationalen Klimaziele** durch verstärkte Integration regenerativer Energiequellen

5.9 Ladeinfrastruktur in ländlichen Gebieten und Tourismusregionen

Während städtische Regionen oft schneller vom Ausbau der Ladeinfrastruktur profitieren, bestehen in ländlichen Gebieten weiterhin erhebliche Versorgungslücken. Eine gleichwertige und flächendeckende Ladeversorgung erfordert gezielte Investitionen, die speziell auf die Bedürfnisse dieser Regionen abgestimmt sind.

Infrastrukturell benachteiligte Gebiete können besonders von autarken, netzunabhängigen Ladepunkten profitieren, die lokal erzeugten Strom - beispielsweise aus Photovoltaik-Anlagen - nutzen und durch batteriegestützte Systeme ergänzt werden. Diese Lösung ermöglicht einen wirtschaftlichen und nachhaltigen Ausbau, indem sie kostspielige Netzausbaukosten vermeidet und gleichzeitig die Resilienz der Ladeinfrastruktur erhöht.

Impact:

- **Gleichwertige Mobilitätsangebote** in urbanen und ländlichen Räumen
- **Vermeidung von »Lade-Wüsten«** durch gezielte Investitionen in ländliche Ladeinfrastruktur
- **Förderung regionaler Wertschöpfung** durch lokale Energieerzeugung und Speicherintegration
- **Senkung von Netzausbaukosten** durch dezentrale, autarke Ladepunkte

Fazit. Diese Maßnahmen sind essenziell, um die rechtlichen Grundlagen für eine erfolgreiche eMobilitätsstrategie in Deutschland zu sichern. Eine langfristige Verlängerung und Neuausrichtung des EmoG bietet die Chance, Elektromobilität effizienter in die Gesamtverkehrspolitik zu integrieren und die Transformation des Verkehrssektors aktiv zu gestalten.

6. Forschung, Entwicklung und Innovation

Innovative Technologien sind der Schlüssel zur erfolgreichen Mobilitätswende. Nur durch gezielte Investitionen in Forschung und Entwicklung lassen sich technologische Durchbrüche erzielen, die Deutschland langfristig als Industriestandort sichern. Der Fokus muss auf Elektromobilität, nachhaltige Batterieproduktion, bidirektionales Laden sowie digitale Vernetzung gelegt werden. Start-ups und etablierte Unternehmen müssen gleichermaßen von innovationsfördernden Rahmenbedingungen profitieren, um international wettbewerbsfähig zu bleiben.

6.1 Gezielte Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich Elektromobilität, Batterietechnologie und alternativer Antriebe

Die Weiterentwicklung von Batteriezellen, Ladeinfrastruktur und elektrifizierten Antrieben muss gezielt gefördert werden, um neue technologische Standards zu setzen. Dies umfasst insbesondere die Erforschung effizienterer Speichermaterialien, leistungsfähigerer Ladesysteme sowie nachhaltiger Produktionsprozesse.

Impact:

- **Technologieführerschaft** durch innovative Entwicklungen im Bereich eMobilität
- **Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze** in Forschung, Produktion und Service
- **Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit** deutscher Unternehmen auf dem internationalen Markt

6.2 Förderung der Digitalisierung und smarterer Verkehrssteuerung

Die Mobilitätswende erfordert intelligente digitale Infrastrukturen, die autonomes Fahren, vernetzte Mobilität und optimierte Verkehrsströme ermöglichen. Investitionen in Künstliche Intelligenz, IoT-basierte Systeme und Echtzeit-Datenverarbeitung sind essenziell für eine nachhaltige und effiziente Verkehrssteuerung.

Impact:

- **Effizientere Nutzung bestehender Infrastruktur** durch intelligente Verkehrslenkung
- **Reduzierung von Verkehrsstaus und Betriebskosten** für Städte, Unternehmen und Bürger
- **Globale Marktführerschaft im Bereich intelligenter Mobilitätssysteme**

6.3 Unterstützung von Start-ups und KMUs als Innovationstreiber

Start-ups und kleine Unternehmen sind entscheidend für die Innovationskraft der Mobilitätsbranche. Sie treiben neue Technologien, Geschäftsmodelle und disruptive Lösungen

voran. Förderprogramme und Investitionsanreize müssen den Zugang zu Kapital und Kooperationen erleichtern.

Impact:

- **Stärkung der Innovationskraft** Deutschlands durch agile Entwicklungsprozesse
- **Schaffung neuer Geschäftsfelder** und Arbeitsplätze in der Green Economy
- **Erhöhte Wettbewerbsfähigkeit** im internationalen Mobilitätsmarkt

6.4 Förderung der Erforschung und Entwicklung neuer Recycling- und Homologationsmethoden für Batterien

Eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft ist essenziell, um Rohstoffabhängigkeiten zu verringern. Die Weiterentwicklung effizienter Recyclingverfahren und standardisierter Zulassungsprozesse für Second-Life-Batterien trägt dazu bei, die Umweltbilanz der Elektromobilität weiter zu verbessern.

Impact:

- **Reduzierung der Abhängigkeit von Rohstoffimporten** durch optimierte Materialkreisläufe
- **Senkung der Produktionskosten** durch Wiederverwertung wertvoller Rohstoffe
- **Ressourcenschonung und Reduzierung von Umweltauswirkungen**

6.5 Anreize für die Entwicklung von bidirektionalem Laden und Vehicle-to-Grid-Technologien (V2G)

Elektrofahrzeuge können als mobile Speicher in das Stromnetz integriert werden. Eine gezielte Forschungsförderung für V2G-Technologien ermöglicht die netzdienliche Nutzung von Fahrzeugbatterien, indem sie überschüssige Energie zwischenspeichern und in Spitzenlastzeiten zurück ins Netz einspeisen.

Impact:

- **Bessere Integration Erneuerbarer Energien** durch dezentrale Speicherlösungen
- **Stabilisierung des Stromnetzes** durch flexible Rückspeisemechanismen
- **Wirtschaftliche Vorteile für Verbraucher und Unternehmen** durch Monetarisierung netzdienlicher Leistungen

6.6 Stärkere Vernetzung zwischen Forschungseinrichtungen, Hochschulen und Industrie

Der Technologietransfer zwischen Wissenschaft und Wirtschaft muss verbessert werden, um Forschungsergebnisse schneller in marktfähige Produkte umzusetzen. Durch gezielte Kooperationen entstehen neue Innovationscluster, die den Fortschritt im Mobilitätssektor beschleunigen.

Impact:

- **Schnellere Innovationszyklen** durch optimierte Forschungs- und Entwicklungsprozesse
- **Direkte Umsetzung wissenschaftlicher Erkenntnisse** in industrielle Anwendungen
- **Sicherung von Arbeitsplätzen** im Hochtechnologiesektor

6.7 Förderung der Batterieanalyse-Technologie für eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft und zuverlässige Second-Life-Nutzung

Ein effizienter Second-Life-Markt für Batterien erfordert präzise Zustandsanalysen und Diagnoseverfahren. Die Integration unabhängiger Diagnosesysteme in Forschungsförderprogramme sowie die Förderung von Kooperationen zwischen Start-ups und Industrie tragen dazu bei, die Wiederverwendung und Lebensdauer von Batterien zu optimieren.

Impact:

- **Erhöhung der Wiederverwendbarkeit von Batterien** durch bessere Diagnosesysteme
- **Reduzierung der Rohstoffnachfrage** durch verlängerte Batterielebenszyklen
- **Senkung von Entsorgungskosten** und Umweltbelastungen

6.8 Schaffung von Modellregionen für die Erprobung neuer Mobilitätskonzepte

Um neue Technologien praxisnah zu testen, sollten Modellregionen mit realen Verkehrs- und Energiedaten eingerichtet werden. Diese dienen als Innovationslabor für die Entwicklung und Skalierung nachhaltiger Mobilitätslösungen.

Impact:

- **Erprobung von Zukunftstechnologien** unter realen Bedingungen
- **Stärkung deutscher Unternehmen** als Technologieführer durch praktische Anwendung
- **Erweiterung internationaler Exportpotenziale** für nachhaltige Mobilitätslösungen

6.9 Pilotprojekte für autonomes Fahren im urbanen Raum

Autonome Fahrzeuge haben das Potenzial, den urbanen Verkehr sicherer, effizienter und emissionsärmer zu gestalten. Durch die Förderung gezielter Pilotprojekte im öffentlichen Raum können diese Technologien in bestehende Mobilitätskonzepte integriert werden. Besonders im öffentlichen Nahverkehr kann autonomes Fahren die Effizienz steigern und den Fahrgastkomfort erhöhen.

Aktuell gibt es in Deutschland regulatorische und gesetzgeberische Hürden, die den Einsatz vollautonomer Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr einschränken. Eine Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen ist notwendig, um Innovationen nicht auszubremsen und frühzeitig wettbewerbsfähige Lösungen zu ermöglichen.

Durch die Anpassung gesetzlicher Rahmenbedingungen und gezielte Pilotprojekte kann Deutschland frühzeitig eine führende Rolle in der Entwicklung autonomer Mobilität übernehmen und Innovationen wettbewerbsfähig in den Markt bringen.

Zudem könnte durch die Implementierung von Schwarmmobilität der Fahrzeugbestand insgesamt reduziert werden, während das gleiche Mobilitätsniveau gewährleistet bleibt. Dies würde zu einer effizienteren Raumnutzung führen und Verkehrsstaus sowie Platzprobleme in urbanen Räumen mindern.

Impact:

- **Reduzierung von Unfällen** durch minimierte menschliche Fehler
- **Effizientere Nutzung von Fahrzeugen und Infrastruktur** durch optimierte Verkehrssteuerung
- **Verbesserung der ÖPNV-Angebote**, insbesondere in Randzeiten und ländlichen Regionen, durch autonome Shuttle-Lösungen
- **Reduktion des Fahrzeugbestands durch Schwarmmobilität**, was zu weniger Staus und besserer Raumnutzung führt
- **Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit** durch frühzeitige Marktführerschaft in autonomen Mobilitätslösungen

Fazit: Diese Maßnahmen sind entscheidend, um Deutschlands Rolle als führende Innovationsnation im Bereich nachhaltiger Mobilität zu festigen. Durch gezielte Forschung und Entwicklung können Wettbewerbsvorteile geschaffen, Investitionen in Zukunftstechnologien gefördert und neue Märkte erschlossen werden.

7. Energie- und Mobilitätswende

Die Energiewende und die Mobilitätswende sind untrennbar miteinander verbunden. Nur mit einem massiven Ausbau Erneuerbarer Energien und einer intelligenten Netz- und Speicherinfrastruktur kann eine nachhaltige Mobilität in allen Sektoren und über sämtliche Technologien gewährleistet werden. Um die steigende Nachfrage nach sauberem Strom für batterieelektrische Anwendungen sowie die Bereitsstellung strombasierter Kraftstoffe wie z.B. eFuels zu decken, braucht es klare politische Vorgaben, regulatorische Sicherheit für Investitionen und gezielte Förderprogramme.

- **Beschleunigung des Ausbaus Erneuerbarer Energien** zur Sicherstellung einer nachhaltigen Energieversorgung für die Mobilität. **Impact:** Langfristige Senkung der Energiekosten, Reduzierung der Importabhängigkeit, Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch stabile und günstige Strompreise.
- **Sektorkopplung zwischen Energie- und Mobilitätswende** durch bidirektionales Laden und Vehicle-to-X-Technologien. **Impact:** Netzstabilisierung, effizientere Nutzung Erneuerbarer Energien, Senkung der Kosten für Verbraucher durch Rückspeisung ins Netz.
- **Schaffung wirtschaftlicher Anreize für Unternehmen und Haushalte** zur Nutzung von lokal erzeugtem Strom für Elektromobilität. **Impact:** Kosteneinsparungen durch Eigenverbrauch, wirtschaftlicher Anreiz für Investitionen in Photovoltaik und Speicherlösungen, Stärkung regionaler Energieproduktion.
- **Vereinfachung der regulatorischen Rahmenbedingungen** für Ladeinfrastrukturen mit direkter Versorgung aus Erneuerbaren Energien. **Impact:** Geringere Bürokratiehürden, schnellere Umsetzung von Projekten, Reduzierung der Netzbelastung.
- **Förderung durch netzentgeltumlagefähige Batterie-Speichersysteme** zur Entlastung der Stromnetze und flexiblen Nutzung Erneuerbarer Energien. Speichersysteme sollten mit einer neutralen Diagnosesoftware ausgestattet sein, um deren Leistungsfähigkeit langfristig sichtbar zu machen und sicherzustellen. **Impact:** Effiziente Energienutzung, Unabhängigkeit von fossilen Spitzenlastkraftwerken, Stärkung des Wirtschaftsstandorts durch führende Speichertechnologien.
- **Einführung einer ambitionierten, planbaren CO₂-Bepreisung** zur Finanzierung nachhaltiger Energielösungen. **Impact:** Marktgerechte Förderung von klimafreundlichen Mobilitätslösungen, langfristige Planbarkeit für Unternehmen, Lenkungswirkung für Innovationen im Energiesektor.
- **Schaffung eines regulatorischen Rahmens für regionale Energiekreisläufe**, um die direkte Nutzung Erneuerbarer Energien für die Mobilitätswende zu ermöglichen. **Impact:** Stärkung lokaler Wirtschaftskreisläufe, Reduzierung von Übertragungsverlusten, Steigerung der Resilienz gegenüber globalen Energiekrisen.

Fazit: Diese Maßnahmen sind essenziell, um die Energie- und Mobilitätswende effizient, wirtschaftlich tragfähig und zukunftssicher zu gestalten. Deutschland hat die Möglichkeit, als Vorbild für andere Länder zu fungieren, indem es nachweist, dass die Energie- und Mobilitätswende nicht nur machbar, sondern auch wirtschaftlich vorteilhaft ist.

Der Nachweis, dass eine saubere, erneuerbare und bezahlbare Energieversorgung mit nachhaltiger Mobilität kombinierbar ist, würde weltweit Signalwirkung entfalten. Dadurch könnten andere Länder diesem Beispiel folgen, was den globalen Markt für deutsche und europäische Technologien und Lösungen stärkt. Gleichzeitig haben wir nur durch eine erfolgreiche Umsetzung im eigenen Land die Chance, die Dekarbonisierung auf internationaler Ebene voranzutreiben und damit die wirtschaftliche Resilienz zu erhöhen.

Eine gut funktionierende Energie- und Mobilitätswende führt zu niedrigeren Energiekosten, wirtschaftlicher Wertschöpfung, Wohlstand und einer langfristigen Sicherung von Arbeitsplätzen in innovativen Industrien.

8. Green Economy und internationale Wettbewerbsfähigkeit

Die Energie- und Mobilitätswende sind nicht nur ökologische Projekte, sondern auch eine bedeutende wirtschaftliche Chance für Deutschland und Europa. Eine konsequente Neuausrichtung auf nachhaltige Mobilität stärkt diese Zukunfts- und Hightech-Industrie, sichert Wertschöpfung und erhöht die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie. Unternehmen, die frühzeitig in innovative Technologien investieren, werden von einer wachsenden globalen Nachfrage nach klimafreundlichen Lösungen profitieren.

8.1 Positionierung Deutschlands als Leitmarkt und Leitanbieter für nachhaltige Mobilitätstechnologien

Deutschland hat das Potenzial, eine globale Vorreiterrolle in der nachhaltigen Mobilitätsindustrie einzunehmen. Durch gezielte politische Weichenstellungen, Investitionen und Exportförderung kann der Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig gestärkt und als führender Akteur im internationalen Markt positioniert werden.

Impact:

- **Steigerung der Exporte** durch erhöhte Nachfrage nach deutschen Mobilitätslösungen
- **Langfristige Sicherung von Produktionsstandorten** und Arbeitsplätzen
- **Erschließung neuer Märkte** für innovative Mobilitäts- und Energietechnologien

8.2 Förderung nachhaltiger Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie und im Mobilitätssektor

Die Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen kann durch eine gezielte Förderung von Recyclingtechnologien, Kreislaufwirtschaft und nachhaltiger Produktion reduziert werden. Eine resiliente Lieferkette stärkt die Wettbewerbsfähigkeit und sorgt für stabile Produktionsbedingungen.

Impact:

- **Stärkung der wirtschaftlichen Resilienz** durch unabhängige Wertschöpfungsketten
- **Schaffung neuer Arbeitsplätze** in der Kreislaufwirtschaft und Recyclingindustrie
- **Kostensenkung durch effizientes Recycling** und Wiederverwertung wertvoller Ressourcen

8.3 Einführung steuerlicher Anreize für nachhaltige Mobilitätslösungen und klimafreundliche Produktion

Um den Transformationsprozess zu beschleunigen, braucht es gezielte finanzielle Anreize für Unternehmen, die frühzeitig auf emissionsfreie Mobilität und klimaneutrale Produktionsprozesse umstellen.

Impact:

- **Investitionssicherheit** durch langfristig planbare steuerliche Vorteile
- **Beschleunigte Transformation** hin zu nachhaltigen Produktionsprozessen
- **Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie** im internationalen Vergleich

8.4 Aufbau strategischer Rohstoffpartnerschaften für Batterien und Schlüsseltechnologien

Die Verfügbarkeit kritischer Rohstoffe für Batterietechnologie und Elektromobilität muss langfristig gesichert werden. Dazu sind strategische Partnerschaften mit rohstoffreichen Ländern, nachhaltige Abbauprozesse und Recyclingstrategien essenziell.

Impact:

- **Sicherstellung der Rohstoffverfügbarkeit** für eine stabile Produktion
- **Stärkung des Industriestandorts Deutschland** durch unabhängige Lieferketten
- **Vermeidung geopolitischer Abhängigkeiten** von Drittländern

8.5 Internationale Standardisierung und Zertifizierung

Eine europäische Standardisierung erleichtert den Export und stärkt deutsche Unternehmen im globalen Wettbewerb. Dazu gehört eine europäische Zertifizierung für Batterien mit transparenter Diagnosedokumentation über den gesamten Lebenszyklus.

Impact:

- **Erleichterung des Exports** durch einheitliche Umwelt- und Qualitätsstandards

- **Schaffung neuer Märkte** für Unternehmen durch internationale Anerkennung nachhaltiger Produkte
- **Führungsrolle Deutschlands in der Green Economy** durch innovative Technologien

8.6 Förderung von Forschung und Innovation in der zirkulären Wertschöpfung und im Recycling von Traktionsbatterien

Die Entwicklung neuer Recyclingverfahren und eine gezielte Förderung von Second-Life-Anwendungen für Batterien sind essenziell, um eine ressourcenschonende und kosteneffiziente Produktion sicherzustellen.

Impact:

- **Reduzierung der Abhängigkeit von Primärrohstoffen** durch optimierte Wiederverwertung
- **Kostensenkung für Batterietechnologie** durch effizientere Nutzung von Materialien
- **Nachhaltige Nutzung wertvoller Ressourcen** durch geschlossene Materialkreisläufe

8.7 Stärkere Integration von ESG-Kriterien (Umwelt, Soziales, Governance) in wirtschaftspolitische Entscheidungen

Nachhaltige Kapitalströme müssen gezielt in klimafreundliche Industrien gelenkt werden. Unternehmen, die auf verantwortungsbewusstes Wirtschaften setzen, benötigen stabile politische Rahmenbedingungen.

Impact:

- **Nachhaltige Kapitalströme in klimafreundliche Sektoren** für langfristige Investitionssicherheit
- **Planungssicherheit für Unternehmen** durch klare ESG-Vorgaben
- **Steigerung der Attraktivität Deutschlands für Investoren** im nachhaltigen Wirtschaftssektor

8.8 Gezielte Exportförderung für deutsche Unternehmen im Bereich der nachhaltigen Mobilität

Um den Zugang zu internationalen Märkten zu erleichtern, müssen gezielte Exportprogramme für deutsche Unternehmen geschaffen werden, die innovative und klimafreundliche Technologien entwickeln.

Impact:

- **Höhere Absatzchancen für deutsche Unternehmen** auf globalen Märkten

- **Sicherung von Arbeitsplätzen** durch steigende Exporte nachhaltiger Technologien
- **Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland** als Vorreiter für Green Economy-Produkte

8.9 Etablierung eines wirtschaftlichen und geopolitischen Vorteilssystems für nachhaltige Technologien

Unternehmen, die frühzeitig in nachhaltige Technologien investieren, sollten durch strategische wirtschaftspolitische Maßnahmen bevorzugt behandelt werden, um langfristige Marktchancen zu sichern.

Impact:

- **Innovationsförderung** durch gezielte staatliche Anreize für klimafreundliche Unternehmen
- **Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen im globalen Markt** durch nachhaltige Investitionen
- **Unabhängigkeit von fossilen Importen** durch Förderung innovativer Technologien

8.10 Verzahnung der Green Economy mit industriellen Schlüsselbranchen

Um neue Wertschöpfungspotenziale entlang der gesamten Lieferkette zu erschließen, muss die Green Economy gezielt mit industriellen Schlüsselbranchen vernetzt werden.

Impact:

- **Förderung nachhaltiger Geschäftsmodelle** durch industrielle Synergien
- **Schaffung neuer Arbeitsplätze in Zukunftsbranchen** durch innovative Wertschöpfungsketten
- **Verbesserung der globalen Marktstellung deutscher Unternehmen** durch nachhaltige Industriepolitik

Fazit: Diese Maßnahmen sind entscheidend, um Deutschland als führende Industrienation für nachhaltige Mobilitätstechnologien zu etablieren. Die Verbindung von Klimaschutz und wirtschaftlicher Wettbewerbsfähigkeit schafft langfristige Perspektiven für Unternehmen und sichert den Wohlstand durch nachhaltige Wertschöpfung. Zudem bietet Deutschland anderen Ländern ein wirtschaftlich attraktives Modell für eine erfolgreiche Energiewende. Wer frühzeitig in klimafreundliche Technologien investiert, sichert sich nicht nur Marktanteile, sondern gestaltet die Zukunft des globalen Wettbewerbs aktiv mit.

9. Retrofit

Die Umrüstung bestehender Fahrzeugflotten auf klimafreundliche Antriebe stellt eine effiziente Möglichkeit dar, Emissionen zu senken und die Mobilitätswende wirtschaftlich tragfähig zu gestalten. Retrofit-Technologien können insbesondere im Nutzfahrzeug-, Bus- und Spezialfahrzeugbereich eine kostengünstige Alternative zur Neuanschaffung emissionsfreier Fahrzeuge darstellen. Der gezielte Ausbau dieser Technologien bietet wirtschaftliche Chancen für Unternehmen und reduziert die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen.

- **Förderung von Retrofit-Technologien** zur Umrüstung von Nutzfahrzeugen, Bussen und Spezialfahrzeugen im Bestand, um eine klimafreundliche Alternative zu Neuanschaffungen zu schaffen. **Impact:** Kostensenkung für Unternehmen durch längere Nutzungsdauer bestehender Flotten, schnellere Emissionsreduktion ohne hohe Investitionskosten im Vergleich zur Neuanschaffung.
- **Anreize für Unternehmen zur Nachrüstung ihrer Bestandsflotten** auf emissionsarme Technologien, um Diesel- und Benzinmotoren durch moderne elektrische oder hybride Antriebe zu ersetzen. **Impact:** Wirtschaftliche Einsparungen für Betriebe, Senkung von Wartungskosten, Reduzierung der CO₂-Emissionen in Städten und Logistikzentren, dauerhafte Entfernung fossiler Fahrzeuge, die ansonsten in Drittmärkten noch 10 Jahre und teilweise länger betrieben werden würden.
- **Vereinfachung von Zulassungsverfahren und rechtliche Klarheit** für nachgerüstete Fahrzeuge, um den Markt für Retrofit-Technologien zu stärken. **Impact:** Förderung des Wettbewerbs, schnellere Markteinführung neuer Lösungen, größere Investitionssicherheit für Unternehmen.
- **Anpassung und Ausweitung von Förderprogrammen** für die Entwicklung neuer Retrofit-Lösungen für verschiedene Fahrzeugsegmente. **Impact:** Technologische Führungsrolle Deutschlands im Bereich Retrofit, Sicherung von Arbeitsplätzen in Forschung und Industrie, Erschließung neuer Exportmärkte.
- **Integration von Retrofit-Technologien in staatliche Beschaffungsrichtlinien**, um den öffentlichen Sektor als Vorbild für nachhaltige Mobilitätslösungen zu nutzen. **Impact:** Skaleneffekte durch höhere Nachfrage, Kostensenkung für Städte und Kommunen, schnellere Marktdurchdringung emissionsfreier Technologien.
- **Etablierung eines Qualitätssiegels für Retrofit-Fahrzeuge**, um Sicherheit, Effizienz und Langlebigkeit nachgerüsteter Antriebssysteme zu gewährleisten. **Impact:** Vertrauen in Retrofit-Technologien, Marktdurchsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen, Schaffung von Wettbewerbsvorteilen für deutsche Unternehmen.
- **Gezielte Exportförderung für Retrofit-Technologien**, um deutsche Unternehmen als Anbieter von Umrüttlösungen international zu positionieren. **Impact:** Erschließung neuer Märkte, Stärkung der deutschen Automobilzulieferindustrie, Sicherung von Arbeitsplätzen durch globale Nachfrage nach Umrüttlösungen.
- **Aufbau eines regulatorischen Rahmens für Retrofit-Lösungen in Europa**, um einen einheitlichen Standard für die Nachrüstung emissionsfreier Antriebe zu schaffen. **Impact:** Vermeidung von Marktfragmentierung, Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Retrofit-Anbieter, schnellere Skalierung der Technologie.

- **Steuerliche Anreize für Unternehmen und Kommunen**, die bestehende Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben nachrüsten, um die Kosten für Umrüstung wettbewerbsfähig zu halten. **Impact:** Förderung der schnellen Marktdurchdringung, Kostensenkung für Unternehmen, höhere Akzeptanz der Technologie.
- **Verhinderung des Exports fossiler Altfahrzeuge in Drittstaaten**, indem Anreize für die Umrüstung in Deutschland gesetzt werden. **Impact:** Globale Reduzierung von Emissionen, Sicherstellung fairer Umweltstandards, Schaffung von industriellen Kapazitäten für Retrofit-Lösungen in Deutschland.

Fazit: Diese Maßnahmen sind entscheidend, um Retrofit als nachhaltige und wirtschaftlich tragfähige Option für Unternehmen und öffentliche Flotten zu etablieren. Der Markt für Umrüttlösungen bietet großes wirtschaftliches Potenzial und stärkt den Technologiestandort, während gleichzeitig ein erheblicher Beitrag zur Emissionsreduktion geleistet wird.

10. Europa und geopolitische Verantwortung: Europe United

Europa steht an einem geopolitischen Wendepunkt. Zwischen den globalen Machtblöcken USA, China und Russland muss sich Europa strategisch positionieren, um wirtschaftliche, technologische und sicherheitspolitische Bedeutung zu wahren. Besonders die Green Economy bietet die Chance, europäische Souveränität zu stärken, wirtschaftliche Resilienz aufzubauen und Abhängigkeiten von externen Mächten zu reduzieren.

»Europe United« ist der Schlüssel, um durch gemeinsame Maßnahmen die Bedeutung von fossilen Energieträgern und wirtschaftliche Unsicherheiten zu reduzieren. Gleichzeitig sichert eine europäisch koordinierte Anreiz-, Investitions- und Beförderungsstrategie langfristige Wertschöpfung, Innovation und Wohlstand für kommende Generationen.

Die Antwort auf geopolitische Unsicherheiten liegt in einer vertieften europäischen Kooperation und einer ambitionierten, wirtschaftsgetriebenen Transformation, die zudem auch als Blaupause für andere Weltregionen dienen kann. Die kommenden Jahre sind entscheidend für die Weichenstellung der EU. Ohne eine koordinierte Strategie in den Bereichen Energie, Mobilität, Sicherheit und Soziales riskiert Europa seine wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit. Ohne ein starkes Europa riskieren wir zudem unsere Freiheit und Demokratie.

Deshalb müssen auf europäischer Ebene folgende Maßnahmen ergriffen werden:

10.1. Europäische Energie- und Mobilitätsstrategie

- **Europäische Energieunion** für eine sichere und kostengünstige Energieversorgung. Ausbau Erneuerbarer Energien auf gesamteuropäischer Ebene, verbindliche Netzintegration und gemeinschaftliche Energiespeicherung zur Reduzierung von Importabhängigkeiten. **Impact:** Langfristige Energiepreisstabilität, Stärkung der Versorgungssicherheit, Förderung europäischer Technologieführerschaft.

- **Massiver Ausbau Erneuerbarer Energien** durch eine koordinierte EU-Strategie, um Importabhängigkeiten von fossilen Energieträgern aus Drittstaaten zu reduzieren. **Impact:** Senkung der Energiepreise, Resilienz gegenüber geopolitischen Krisen, wirtschaftliche Stabilität für Unternehmen und Haushalte.
- **Verbindliche europäische Quoten** für emissionsfreie Fahrzeuge und eine koordinierte Ladeinfrastrukturstrategie, um Skaleneffekte und Marktdurchdringung zu beschleunigen: **Impact:** Kostensenkung für Unternehmen und Verbraucher, schnellere Marktreife von klimafreundlichen Technologien.
- **Vereinheitlichung von Mobilitätsdaten** und digitalen Infrastrukturen in der EU, um eine intelligente Verkehrssteuerung und nahtlose grenzüberschreitende Mobilität zu ermöglichen. **Impact:** Effizienzsteigerung im Verkehrssektor, Reduktion von Emissionen, Innovationsführerschaft in der digitalen Mobilität.

10.2. Geopolitische Resilienz durch industrielle und wirtschaftliche Unabhängigkeit

- **Entwicklung einer europäischen Rohstoffstrategie**, um kritische Ressourcen für Mobilität, Energie und Digitalwirtschaft strategisch zu sichern: **Impact:** Stabilisierung der Lieferketten, Risikominimierung geopolitischer Abhängigkeiten, wirtschaftliche Planungssicherheit für Unternehmen.
- **Aufbau einer europäischen Innovationsallianz für Green Economy-Technologien**, um Zukunftsmärkte aktiv zu gestalten und Exportpotenziale zu maximieren. Einführung einer Industriestrategie, die nachhaltige Technologien bevorzugt, gezielte Investitionsanreize für europäische Unternehmen schafft und strategische Sektoren schützt. **Impact:** Sicherung der industriellen Wertschöpfung in Europa, Stärkung der europäischen Industrie auf dem Weltmarkt, Technologieführerschaft.
- **Schaffung europäischer Produktionskapazitäten für strategische Industrien**, um Abhängigkeiten von außereuropäischen Lieferketten zu reduzieren: **Impact:** Verringerung von Importabhängigkeiten, Stärkung des europäischen Binnenmarktes, höhere Wertschöpfung innerhalb der EU.
- **Stärkung europäischer Batterietechnologie und Rohstoffunabhängigkeit:** Förderung europäischer Batterieproduktion, Etablierung einer einheitlichen Norm für die Überwachung und Zustandsbewertung von Batteriesystemen, Aufbau strategischer Rohstoffpartnerschaften und Recyclingstrukturen, Investitionen in zirkuläre Wertschöpfungsketten. **Impact:** Stärkung der europäischen Autonomie im Bereich Speichertechnologien, Kostensenkung durch ressourcenschonende Produktion, langfristige Stabilisierung von Lieferketten, Transparenz und Nachhaltigkeit.
- **Stärkung der wirtschaftspolitischen Souveränität** durch gezielte Handelsabkommen mit strategischen Partnern, um ein Gegengewicht zur US- und China-Dominanz zu schaffen: **Impact:** Sicherung europäischer Wirtschaftsinteressen, Stabilisierung der Handelsbeziehungen, globale Einflussnahme.

10.3. Demokratische Zivilgesellschaft als wirtschaftlicher Stabilitätsfaktor

- **Förderung europäischer Bildungs- und Innovationszentren** zur Fachkräftegewinnung für Zukunftstechnologien und Green Economy: **Impact:** Sicherung von qualifizierten Arbeitskräften, Innovationsvorsprung in Schlüsselbranchen, langfristige Stabilisierung des Arbeitsmarktes.
- **Ausbau von Wissenschaftskooperationen und Technologietransfer innerhalb der EU**, um Forschung und Innovation gezielt zu bündeln: **Impact:** Erhöhung der Innovationsgeschwindigkeit, Stärkung europäischer Forschungseinrichtungen, wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit.
- **Förderung zivilgesellschaftlicher Programme zur Stärkung europäischer Werte, Demokratieförderung und sozialer Stabilität** als wirtschaftliche Grundlage: **Impact:** Förderung sozialer Stabilität, Stärkung der Innovationsfähigkeit, Schaffung eines attraktiven Wirtschafts- und Lebensraums.

10.4 Europäische Koordination in der Infrastrukturplanung

Der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040 (BVMP 2040) ist nicht nur ein nationales Planungsinstrument, sondern beeinflusst auch die europäische Verkehrsinfrastruktur und grenzüberschreitende Mobilitätskorridore. Eine unzureichende Abstimmung mit der EU-Strategie für nachhaltige Mobilität kann dazu führen, dass nationale Planungsstrukturen isoliert bleiben und Synergien im europäischen Verkehrsraum ungenutzt bleiben.

Die Mobilitätswende ist eine gesamteuropäische Herausforderung. Daher muss der BVMP stärker mit den EU-Zielen für nachhaltige Mobilität und klimaneutrale Verkehrsnetze verzahnt werden. Eine engere Kooperation mit der EU-Verkehrsstrategie sowie eine regelmäßige Harmonisierung der nationalen Verkehrsplanung mit europäischen Infrastrukturzielen sind erforderlich.

Impact:

- **Sicherstellung einer europaweit koordinierten Mobilitätswende** durch abgestimmte Infrastrukturplanung
- **Förderung internationaler Verkehrs- und Energiekorridore** zur Stärkung nachhaltiger Mobilitätslösungen
- **Vermeidung ineffizienter Parallelstrukturen** durch eine einheitliche europäische Verkehrsstrategie
- **Unterstützung der Wettbewerbsfähigkeit** des europäischen Wirtschaftsraums durch integrierte Mobilitätslösungen

Fazit: Europe United - Der Schlüssel zur globalen Wettbewerbsfähigkeit

Europa hat alles, was es braucht, um sich aus der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern und geopolitischen Zwängen zu lösen. Mit über 515 Millionen Menschen inkl. der Bevölkerung von England, einer kombinierten Wirtschaftsleistung von ca. 20 Billionen Euro und weltweit führenden Technologien besitzt der Kontinent die nötige Innovationskraft und wirtschaftliche Stärke, um seine Abhängigkeit von fossilen Energieträgern und geopolitischen Zwängen zu reduzieren.

Doch um diese Potenziale zu nutzen, braucht es eine starke europäische Zusammenarbeit, klare politische Rahmenbedingungen und eine strategische Investitionspolitik. Die EU kann sich als führender Wirtschaftsraum der Green Economy positionieren und so nachhaltigen Wohlstand, Wertschöpfung und technologische Souveränität für kommende Generationen sichern.

Wir müssen diesen Wandel aktiv gestalten - nicht nur, um neue globale Standards zu setzen, sondern auch, um Europa als geopolitische und wirtschaftliche Führungsmacht zu etablieren. Dabei geht es nicht um einen Wettlauf zwischen Staaten, sondern vor allem um einen Wettlauf mit der Zeit. Die Zukunftsfähigkeit Europas hängt entscheidend davon ab, ob wir jetzt entschlossen handeln und unsere Spielregeln für das 21. Jahrhundert aktiv gestalten.

11. Demokratie, Medienkompetenz und Kampf gegen Desinformation

Die Verbreitung von Fake News, gezielter Desinformation und die zunehmende Verrohung der politischen Debattenkultur bedrohen nicht nur den gesellschaftlichen Zusammenhalt, sondern auch die demokratische Stabilität Europas. Wahlkämpfe und mediale Berichterstattung werden zunehmend durch gezielte Fehlinformationen, Manipulationen und populistische Narrative verzerrt - eine Entwicklung, die nicht nur in den USA, sondern auch in Deutschland und Europa immer deutlicher zu beobachten ist.

Falschinformationen und irreführende Berichterstattung tragen dazu bei, gesellschaftliche Spaltung zu vertiefen, politische Entscheidungsprozesse zu beeinflussen und das Vertrauen in Institutionen, Medien und Wissenschaft zu untergraben. Besonders gefährlich ist die selektive, oft stark emotionalisierte Darstellung von Minderheitenpositionen, die in der öffentlichen Debatte einen überproportionalen Raum einnimmt und demokratische Mehrheitsverhältnisse verzerrt.

Um die Integrität demokratischer Prozesse zu schützen und der wachsenden Einflussnahme durch Desinformationskampagnen entgegenzuwirken, braucht es gezielte politische Maßnahmen in den Bereichen Bildung, Medienkompetenz, Transparenz und Regulierung.

11.1. Stärkung von Bildung und Medienkompetenz

- **Verankerung von Medienkompetenz** als festen Bestandteil der Schul- und Erwachsenenbildung, um Bürger*innen besser auf den Umgang mit digitalen Informationsquellen vorzubereiten. **Impact:** Kritische Auseinandersetzung mit Informationen, höhere Widerstandsfähigkeit gegenüber Fake News, Stärkung der demokratischen Meinungsbildung.
- **Ausbau von Bildungsangeboten** für journalistische Ethik und faktenbasierte Berichterstattung in Medienhäusern und sozialen Netzwerken. **Impact:** Förderung einer objektiven, faktenbasierten Berichterstattung, Reduzierung von Clickbait- und Sensationsjournalismus, Stärkung der Glaubwürdigkeit etablierter Medien.

11.2. Regulierung und Verantwortung der Medien

- **Verbindliche Transparenzregeln** für Online-Plattformen und Medienhäuser, um die Quellen von Nachrichten sowie deren Finanzierung und Algorithmen offenzulegen. **Impact:** Erhöhte Nachvollziehbarkeit von Berichterstattung, bessere Unterscheidung zwischen seriösen und manipulativen Inhalten, Schutz vor gezielter Desinformation durch intransparente Netzwerke.
- **Ausbau und Förderung unabhängiger Faktencheck-Initiativen**, um Fake News und Desinformationskampagnen schneller und effektiver zu entlarven. **Impact:** Stärkung einer faktenbasierten Debatte, höhere Sensibilisierung der Bevölkerung, schnellere Korrektur von Falschmeldungen.
- **Verhinderung der überproportionalen medialen Präsenz extremer und randständiger Positionen**, um eine verzerrte öffentliche Wahrnehmung zu vermeiden. **Impact:** Wahrung eines realistischen gesellschaftlichen Diskurses, Vermeidung der Radikalisierung durch übermäßige Aufmerksamkeit für extreme Positionen.

11.3. Bekämpfung digitaler Desinformation und Einflussnahme

- **Einführung strengerer gesetzlicher Vorgaben für Social-Media-Plattformen**, um die Verbreitung manipulativer Inhalte einzuschränken und politische Werbung transparenter zu gestalten. **Impact:** Eindämmung gezielter Desinformationskampagnen, Schutz demokratischer Wahlen, bessere Kontrolle politischer Einflussnahme.
- **Gezielte Förderung europäischer Digital-Plattformen**, um eine stärkere Unabhängigkeit von nicht-europäischen Social-Media- und Tech-Giganten zu erreichen. **Impact:** Stärkung digitaler Souveränität, bessere Kontrolle über demokratische Diskurse, Reduzierung externer Einflussnahme.
- **Erhöhung der finanziellen Mittel für investigative Recherche und unabhängigen Journalismus**, um kritische Berichterstattung zu stärken und die Qualität der öffentlichen Debatte zu verbessern. **Impact:** Aufdeckung von Fake News-Netzwerken, Bekämpfung von Propaganda, bessere Informationsgrundlage für politische Entscheidungsprozesse.

Fazit: Demokratie schützen - Medienkompetenz stärken

Die Qualität der politischen Debatten und die Widerstandsfähigkeit demokratischer Institutionen hängen entscheidend davon ab, wie gut Gesellschaften gegen gezielte Desinformation gewappnet sind. Eine faktenbasierte, kritische und sachliche Auseinandersetzung mit politischen Themen ist die Grundlage einer funktionierenden Demokratie.

Europa muss gezielt gegen die Bedrohung durch Fake News, populistische Vereinfachungen und eine verrohende Diskussionskultur vorgehen. Der Schlüssel dazu liegt in der Kombination aus Bildung, Regulierung, Transparenz und digitaler Eigenständigkeit. Eine koordinierte, europäische Strategie sichert langfristig die Integrität der demokratischen Debatte und schafft ein widerstandsfähiges Informationsumfeld.

Schlusswort

Die Umsetzung dieser Forderungen und Handlungsempfehlungen ist entscheidend, um die Energie- und Mobilitätswende erfolgreich und wirtschaftlich tragfähig zu gestalten. Als führende Wirtschaftsnation in Europa muss Deutschland den Wandel aktiv und mit strategischem Weitblick gestalten und anführen. Der globale Wettbewerb um Zukunftstechnologien hat längst begonnen - wer jetzt investiert, sichert sich Innovationsführerschaft, wirtschaftliche Stabilität und Wohlstand.

Die Vergangenheit zeigt, dass frühzeitige technologische Transformationen Unternehmen und Volkswirtschaften langfristig stärken. Wer zu lange an tradierten Strukturen festhält, riskiert dagegen wirtschaftlichen Rückstand und steigende Abhängigkeiten.

Die wirtschaftlichen Vorteile sind enorm: sinkende Energiepreise, mehr Arbeitsplätze, höhere Wertschöpfung und eine gesteigerte internationale Wettbewerbsfähigkeit. Gleichzeitig bedeutet eine ambitionierte und klug gesteuerte Transformation Planungssicherheit für Unternehmen, Investitionsanreize für neue Industrien und Innovationsführerschaft in entscheidenden Zukunftsmärkten. Ein proaktiver Ansatz stellt sicher, dass Deutschland und Europa nicht nur wirtschaftlich profitieren, sondern auch auf geopolitischer Ebene gestärkt werden.

Deutschland hat die Chance, als Vorreiter in Europa und als Exportnation von innovativen Technologien zu profitieren und seine Position als Industriestandort zu festigen. Durch den gezielten Ausbau der Green Economy kann Deutschland globale Märkte mit nachhaltigen Technologien versorgen. Die richtigen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sorgen dafür, dass diese Transformation nicht nur machbar, sondern unausweichlich vorteilhaft ist - wirtschaftlich, ökologisch, sozial und gesellschaftlich.

Jetzt gilt es, entschlossen zu handeln.

Die politischen Entscheidungsträger sind aufgerufen, ambitionierte Rahmenbedingungen zu schaffen, um den Wandel aktiv zu gestalten. Unternehmen, Wissenschaft und Zivilgesellschaft müssen gemeinsam an Lösungen arbeiten, um die Wettbewerbsfähigkeit Europas langfristig zu sichern. Jedes Zögern führt zu steigenden Kosten, wirtschaftlichen Nachteilen und verpassten Chancen im internationalen Wettbewerb. Die Zeit zu handeln ist jetzt..!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Wir sichern Ihnen mit unserem Netzwerk unsere Unterstützung zu. ❤️



BEM / Bundesverband eMobilität e.V.
German Federal Association for eMobility

Oranienplatz 5
10999 Berlin

www.bem-ev.de

Ansprechpartner:

BEM-Vorstand Christian Heep
christian.heep@bem-ev.de

BEM-Vorstand Markus Emmert
markus.emmert@bem-ev.de