

Transformation ist kein Zufall

10 Maßnahmen, damit Cleantech Deutschlands
neue Schlüsselindustrie wird



Allego

alpitronic

Aral
pulse

-chargepoint-

COMPLEO

Elli

ewe Go

Fastned

FLEETCOR

CHARGE
guru

HUBJECT

INSPIRE

Plugsurfing

Intro

Wir sind eine Allianz aus Unternehmen, die zur Elektrifizierung der Mobilität in ganz Europa beitragen. Unsere Produkte in den Bereichen Infrastruktur, Komponenten, Ladelösungen und Software sind das Ergebnis hochspezialisierter Ingenieurskunst und innovativer Technologien.

Angesichts drohender Handelskonflikte, sinkender Wirtschaftskraft und Herausforderungen in der Energieversorgung setzen wir uns für eine strategische Transformation der Mobilität und die Stärkung des Cleantech-Sektors in Deutschland ein.

Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationsführerschaft der Cleantech-Industrie in Deutschland zu sichern.



Ausgangslage

Der Cleantech-Sektor hat einen massiven Auftrieb, auch wenn Wagniskapital nicht mehr so großzügig sitzt wie 2021. 2023 wurden dennoch fast 10 Milliarden Euro investiert¹. Parallel haben die USA mit dem IRA 2022 einen politischen und regulatorischen Wettbewerb darum entfacht, wer die meisten und besten Cleantech-Unternehmen weltweit anzieht. Ein zentrales Element im Cleantech-Bereich: E-Mobilität. In diesem Segment setzen wegweisende Maschinenbaukenntnisse, moderne Software und Innovationen im Halbleiterbereich neue Standards bei Energieeffizienz und Leistungsvermögen. Der Wettbewerb ist hart und wird global ausgetragen.

Weltweit wächst der Markt für E-Mobilität enorm², während der Absatz von Verbrennern weiter schrumpft³. Während andere Länder und Hersteller die Entwicklung gestalten, verschließen einzelne Unternehmen der deutschen Industrie sowie manche politischen Akteure davor die Augen und wünschen sich den Verbrenner zurück. Dadurch sind deutsche Automobilhersteller in eine Schieflage geraten: Seit 2019 ist ihr globaler Marktanteil rückläufig und liegt derzeit bei nur noch 20,4 Prozent⁴. Die weltweit erfolgreichsten E-Autos werden nicht länger von deutschen Unternehmen entwickelt, sondern in China oder den USA erfunden. Die Herausforderungen haben sich 2024 durch den zunehmenden Wettbewerb aus den USA, China und Südkorea verschärft. Nun drohen zudem Handelskriege und Strafzölle nach der Wiederwahl von US-Präsident Trump.

Zudem hat der russische Angriffskrieg auf die Ukraine Deutschland die drastischen Folgen einer fossilen Abhängigkeit aufgezeigt. Noch immer macht Rohöl den größten Teil des Primärenergieverbrauchs in Deutschland aus (2023: 35,9 %), hauptsächlich als Kraftstoff im Transportsektor⁵. 2023 importierte Deutschland Rohöl im Wert von 42,6 Milliarden Euro⁶. Um aber eine resiliente Energieversorgung auf Basis von erneuerbaren Energien aufzubauen, benötigt Deutschland lokal produzierte Energie und entsprechende Speichertechnologien. Hierzu kann die E-Mobilität entscheidend beitragen und beispielsweise Überkapazitäten bei erhöhter Produktion von erneuerbaren Energien ausgleichen.

Diese Entwicklungen verdeutlichen die Dringlichkeit, Deutschlands Abhängigkeit von Güterexporten und Energieimporten zu reduzieren und Innovationsführerschaft zurückzugewinnen. Eine strategische Transformation der Mobilität in Deutschland hin zu elektrischen Antrieben ist dafür unumgänglich. Nur so kann die Wettbewerbsfähigkeit des noch jungen, aber starken Cleantech-Sektors gesichert werden. Regulatorische Flickenteppiche und nationale Technologiepräferenzen helfen dabei nicht. Sie lenken ab, behindern Innovationen und gefährden die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Produkte auf dem globalen Markt.

Nur ein strategisches und koordiniertes Vorgehen ermöglicht es der Cleantech-Branche, weiterhin zu nachhaltiger Mobilität beizutragen und sich als Deutschlands neue Schlüsselindustrie zu etablieren.

Wir schlagen hierfür zehn Maßnahmen vor.



Hiesige Industrieinnovationen stärken: Anreize für Elektromobilität schaffen.

Anreize für Unternehmen und Verbraucher sind international der Schlüssel für den Erfolg der E-Mobilität. Sie erhöhen die Nachfrage und steigern das Angebot an innovativen Produkten. Belgien zeigt, wie Steuervergünstigungen effektiv den Kauf batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) fördern⁷. Solche Anreize fehlen in Deutschland weitgehend. Nach dem Ende des „Umweltbonus“ im Dezember 2023 sind Neuzulassungen für E-Fahrzeuge stark eingebrochen⁸. Die sinkende Nachfrage in Deutschland hat sich deutlich in den europäischen Verkaufszahlen bemerkbar gemacht⁹.

In den großen Märkten in Nordamerika und Asien hingegen wächst der E-Mobilitätsmarkt, während der Markt für konventionelle Autos kleiner wird. Deutsche Unternehmen sind im Wettbewerbsnachteil, da die niedrige heimische Nachfrage keine Skalierung ihrer Produktion zulässt. Diese ist aber eine Voraussetzung, um die Innovations- und Marktführerschaft wieder zu übernehmen.

1 Steuerliche Anreize für E-Fahrzeuge und Vorgaben für behördliche Flotten

- Befreiung als geldwerter Vorteil von E-Fahrzeugen bis 2035 verlängern
- Sonderabschreibung für den Kauf von E-Fahrzeuge einführen
- Abschreibungszeit für E-Fahrzeuge verkürzen
- Bund, Länder und Gemeinden dazu verpflichten, ihre Flotten schrittweise auf E-Fahrzeuge aus europäischer Produktion umzustellen

2 Förderung und steuerliche Anreize für Ladestationen

- Sonderabschreibung für den Kauf und die Installation von Ladestationen einführen
- Abschreibungszeit für Ladestationen verkürzen
- Förderprogramme für das Errichten von Schnellladepunkten an gewerblichen Ladestationen für Logistik, d.h. „Depotladen“ auf Betriebsgeländen und Umschlagsplätzen, ausbauen

3 Steuervorteile für E-Fahrzeuge

- Umsatzsteuerbefreiung nach norwegischem Modell¹⁰ beim Kauf (Europäischer) E-Fahrzeuge einführen
- E-Fahrzeuge bis mindestens 2035 von der Kfz-Steuer befreien
- Kilometerpauschale für E-Fahrzeuge erhöhen
- Kosten für die TÜV-Hauptuntersuchung u. Ä. steuerlich anerkennen

4 Förderung von E-Fahrzeugen

- Kaufzuschüsse und befristete Null-Zins-Kredite für junge Menschen und Familien einführen
- Einkommensabhängige Leasingzuschüsse nach französischem Modell¹¹ einführen
- Kaufzuschüsse für wohlfahrts- und gemeinnützige Organisationen einführen



Investitionen und Wettbewerbsfähigkeit sichern: EU-Ziele verfolgen und einen koordinierten Förderrahmen entwickeln.

Die Ziele der CO₂-Flottenregulierung der EU sorgen nicht nur für Planbarkeit und Investitionssicherheit, sondern sind ein zentraler Treiber von Innovation. Dies verlangt auch einen koordinierten Ansatz bei der Förderung von E-Mobilität, der ein klares Signal an die Cleantech-Industrie in Deutschland sendet. Deswegen fordern wir:

- 5** Ein klares politisches Bekenntnis zu den Zielen der CO₂-Flottenregulierung der EU
- 6** Eine konsistente, ambitionierte Förderstrategie für E-Mobilität auf Bundes- und Landesebene, sowie gezielte Maßnahmen zur Beschleunigung des Ausbaus öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur

Schwerlastverkehr stärken: Förderprogramme verlängern und Ladeinfrastruktur flächendeckend unterstützen.

Die fehlende Ladeinfrastruktur ist eines der Wachstumshindernisse für batterieelektrische LKWs. Diese sind nicht nur ein großer Hebel für die Dekarbonisierung im Güterverkehr, sondern könnten praktisch den gesamten Fernverkehr in Deutschland wirtschaftlicher abwickeln als andere alternative Antriebssysteme¹².

Um dieses Potenzial zu nutzen, fordern wir:

- 7** Eine Verlängerung und Verstetigung bestehender Förderprogramme für E-LKWs und HDEVs, nach dem Modell des auslaufenden KsNI-Programms¹³
- 8** Markt orientierte und wettbewerbsgerechte Investitionsförderung für Megawatt-Ladestationen, um mindestens die EU-Ziele für öffentliche LKW-Ladeinfrastruktur bis 2030 gemäß AFIR-Verordnung¹⁴ zu erreichen

Attraktivität und Wirtschaftlichkeit fördern: Ladestrom zugänglich machen.

Obwohl die die Anzahl der Ladepunkte in Deutschland schnell signifikant gewachsen ist, ist die Infrastruktur ungleichmäßig über die Fläche des Landes verteilt. Besonders alarmierend ist, dass 73 % der deutschen Gemeinden noch keine öffentlichen Schnellladepunkte bieten¹⁵. Um die E-Mobilität flächendeckend zu fördern und den Nutzer in den Fokus zu rücken, sind eine gezielte Finanzierung und regulatorische Anpassungen notwendig. Konkret fordern wir:

- 9** Ein Förderprogramm für das Errichten von Schnellladepunkten in Handel, Gastronomie und Gastgewerbe mit der Möglichkeit auf Sofort- und Sonderabschreibungen

- 10** Die Vereinfachung und Beschleunigung des Netzanschlusses von Ladesäulen durch vereinheitlichte technische Anschlussbedingungen der Verteilnetzbetreiber, sowie Digitalisierung, Fristverkürzung und Vereinfachung von Genehmigungsverfahren

Quellen

1. FCF – Cleantech Venture Capital Report (2024). <https://www.fcf.de/de/news/fcf-cleantech-venture-capital-report-2024-veroeffentlicht/>
2. IEA – Global EV Outlook 2024 (2024). <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024>
3. VDA – Die Elektromobilität weltweit auf dem Vormarsch. <https://www.vda.de/de/themen/elektromobilitaet/marktentwicklung-europa-international>
4. Handelsblatt – Deutsche Autobauer verlieren Marktanteile (15.10.2024). <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/mercedes-vw-bmw-deutsche-autobauer-verlieren-weltweit-marktanteile/100077153.html>
5. Clean Energy Wire - Germany, EU remain heavily dependent on imported fossil fuels (3.04.2024). <https://www.cleanenergywire.org/factsheets/germanys-dependence-imported-fossil-fuels#foura>
6. Deutscher Bundestag – Ausgewählte statistische Daten zum Nord Stream-Projekt (2024, S. 10). <https://www.bundestag.de/resource/blob/1013080/d824d38b64d3364968e28ebb7ec47898/WD-5-067-24-pdf.pdf>
7. Service public fédéral Économie - Mesures en faveur de la mobilité durable des PME. <https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/economie-durable/aides-en-faveur-de-la/mesures-en-faveur-de-la>
8. BR - Die Deutschen und das E-Auto – keine Liebe auf den ersten Blick (22.10.2024). <https://www.br.de/nachrichten/bayern/die-deutschen-und-das-e-auto-keine-liebe-auf-den-ersten-blick,URu9IJM>
9. Elektroauto-News - Wie das Auslaufen des Umweltbonus immer noch aktuelle Statistiken verzerrt (19.09.2024). <https://www.elektroauto-news.net/news/auslaufen-umweltbonus-europa-statistiken>
10. Bis 2022 waren alle Elektrofahrzeuge bei der Anschaffung von der 25-prozentigen Mehrwertsteuer befreit. Seit 2023 gilt dies für Neuanschaffungen bis 500.000 NOK. Royal Ministry of Finance - Notification of amendments to VAT benefits for zero-emission vehicles (7.12.2022). <https://www.regjeringen.no/contentassets/1ea10684e8fc473ab28cc79571069739/notification-of-amendments-to-vat-benefits-for-zero-emission-vehicles.pdf>
11. Ministères Territoires écologie Logement – Mon leasing électrique (7.11.2024). <https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique>
12. Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung - Frühjahrsgutachten 2024 (2024, S. 69). <https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/fruehjahrsgutachten-2024.html>
13. Bundesamt für Logistik und Mobilität – Keine Fortführung KsNI-Förderprogramm (26.02.2024). https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/Foerderprogramme/KsNI/KsNI_Keine_Fortfuehrung.html;jsessionid=2CAEB2042DA24D34F05B500DDA15A304.live21321?nn=3688112
14. Verordnung zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoff (AFIR)
15. VDA – Ladenetz-Ranking: ein Überblick (2024). <https://www.vda.de/de/themen/elektromobilitaet/ladenetz-ranking/ladenetz-ranking-ueberblick>

Dieses Positionspapier stammt von der Allianz von

