

Positionspapier der Projektgruppe Mobilität des SPD-Klimaforums zur Elektromobilität



Batterieelektrische Mobilität als Leitweg der Verkehrswende – Fokus auf Akkutechnologie auch im Nutzfahrzeugbereich

I. Einleitung

Die Projektgruppe Mobilität des SPD-Klimaforums setzt sich für eine sozial gerechte, wirtschaftlich nachhaltige und konsequent klimafreundliche Ausrichtung der Verkehrspolitik ein. Im Zentrum steht dabei die konsequente Umsetzung der Verkehrswende auf Basis klar belegbarer wissenschaftlicher und technologischer Fakten.

II. Batterieelektrische Mobilität hat sich durchgesetzt

Batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) – sowohl im Individual- als auch im Nutzfahrzeugbereich – zeigen die höchste Energieeffizienz aller Alternativen und sind zunehmend wirtschaftlich konkurrenzfähig. Die Fortschritte in den vergangenen Jahren haben weltweit dazu geführt, dass die batterieelektrische Mobilität zur führenden Technologie geworden ist:

- Die Zulassungszahlen wachsen stetig; immer mehr Automobilhersteller richten ihr Produktportfolio konsequent auf reine Elektrofahrzeuge aus.
 - Die Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw wird mit großen Schritten ausgebaut, die Nutzerakzeptanz nimmt rasant zu.
 - Die Technologieführerschaft und Innovationskraft deutscher Unternehmen im Bereich BEV sichern Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Zukunftsmärkten.
-

III. Klare Vorteile der Akkumobilität gegenüber Wasserstoff, HVO100 und E-Fuels

Batterieelektrische Antriebe sind in Bezug auf Wirkungsgrad, CO₂-Bilanz, Wirtschaftlichkeit und gesellschaftliche Akzeptanz allen Alternativen (z. B. Wasserstoff, HVO100, E-Fuels) klar überlegen:

- Wasserstoff und E-Fuels verursachen hohe Wandlungsverluste, binden unverhältnismäßig viel erneuerbaren Strom, sind teuer in der Herstellung und beim Betrieb und benötigen erheblichen infrastrukturellen Aufwand.

- HVO100 und E-Fuels basieren auf der Verbrennung – sie emittieren trotz Verbesserungen weiterhin Schadstoffe und sind damit keine emissionsfreie Option.
 - Die Vorteile der Akkutechnologie dominieren insbesondere im PKW-Bereich, gelten aber zunehmend auch für den Nutzfahrzeugsektor.
-

IV. Entwicklung der Akku-LKWs: Ein industriepolitisches Schlüsselthema

Die Batterieelektrifizierung im Schwerlastverkehr hat einen technologischen Durchbruch erreicht:

- Erste Serien-Lkw mit großen Batteriepaketen bieten Reichweiten von 300–500 km pro Ladung, bei gleichzeitig sinkenden Batteriepreisen und kurzen Ladezeiten.
 - EU-weit sind große Investitionen in die Schnellladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge – insbesondere entlang der Autobahnen und großen Logistikkorridore – auf dem Weg.
 - Prognosen der Industrie und Forschung gehen davon aus, dass bis zum Ende des Jahrzehnts der überwältigende Großteil neuer Lkw vollelektrisch sein wird, da sie im Gesamtkostenvergleich – insbesondere im kombinierten Langstrecken- und Regionalverkehr – nicht zu schlagen sind.
-

V. Unterstützung durch Mautbefreiung: Arbeitsplätze sichern, Industrie stärken

Um diesen Wandel zu beschleunigen, die deutsche Industrie zukunftsfähig aufzustellen und Arbeitsplätze zu sichern, muss die Politik Rahmenbedingungen setzen, die diesen Technologiewechsel stützen. Die bis 2031 geltende Mautbefreiung für elektrische Lkw ist ein zentrales industrie- und klimapolitisches Instrument, das folgende Vorteile bietet:

- Schafft Investitionsanreize für Transportunternehmen, auf batterieelektrische Lkw umzusteigen und Innovationen schnell auf die Straße zu bringen.
 - Stärkt die heimische Fahrzeug- und Zulieferindustrie im internationalen Wettbewerb.
 - Sichert qualifizierte Arbeitsplätze in Entwicklung, Fertigung und Wartung moderner Antriebstechnologien.
 - Fördert eine emissionsfreie und nachhaltige Logistikbranche als Zukunftsfeld für den Industriestandort Deutschland.
-

VI. Empfehlung

Die Projektgruppe Mobilität des SPD-Klimaforums spricht sich dafür aus:

- die Verkehrswende im Individual- und Nutzfahrzeugbereich konsequent auf batterieelektrische Mobilität auszurichten;
- den Beziehern kleiner und mittlerer Einkommen durch gezielte Fördermaßnahmen den Umstieg auf E-Autos zu ermöglichen;

- darüber hinaus alle relevanten Förderungen, Forschungsanstrengungen und Infrastrukturinitiativen gezielt auf den Hochlauf der Akkutechnologie zu konzentrieren;
- die bereits erfolgte Mautbefreiung für batterieelektrische Lkw ausdrücklich zu begrüßen um die Transformation zu beschleunigen und Arbeitsplätze zu sichern;
- den Lkw-Verkehr grundsätzlich – soweit möglich – konsequent auf die Schiene zu verlagern, um die Belastung für Straße und Umwelt weiter zu reduzieren;
- den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Lkw durch die kürzlich erfolgte Genehmigung der EU-Förderung in Deutschland und die bereits beauftragten Netzanschlüsse für die Ladepunkte an den unbewirtschafteten Rastplätzen ausdrücklich zu unterstützen. Dieser Ausbau ist auf einem sehr guten Weg und wird durch die zu erwartenden hohen Umsätze an den Lkw-Ladepunkten wirtschaftlich tragfähig sein. Zudem können batterieelektrische Lkw die Transportkosten gegenüber Diesel-Lkw um rund 30 % senken und gleichzeitig die Umweltbelastung durch Lärm erheblich reduzieren;
- den Einsatz von Wasserstoff, HVO100 und E-Fuels im Straßengüterverkehr nicht weiter zu fördern, sondern deren Nutzung auf Bereiche zu beschränken, in denen Batterietechnologien nicht sinnvoll eingesetzt werden können (z. B. Luftfahrt, bestimmte Industrieanwendungen);
- das sogenannte Dieselpprivileg für Dienstwagen und Pkw anzupassen – diese Thematik soll jedoch in einem gesonderten Papier nochmals ausführlich behandelt werden.

Ein zentrales industriepolitisches Thema bleibt darüber hinaus der Hochlauf der Akkuzellenproduktion in Deutschland. Die Produktion bei CATL in Arnstadt ist bereits etabliert. Der geplante Produktionsstart bei POWERCO in Salzgitter im Dezember 2025 stellt einen bedeutenden Meilenstein dar. Der weitere Ausbau der heimischen Akkuzellproduktion muss intensiv vorangetrieben werden, um technologische Souveränität, Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland nachhaltig zu sichern.

VII. Fazit

Die batterieelektrische Mobilität ist technologisch führend, klimapolitisch geboten, industriepolitisch sinnvoll und sozial verträglich – und sie ist für den deutschen Standort bereits heute der einzige Weg, um Wertschöpfung und Beschäftigung in der Mobilitätsbranche nachhaltig zu sichern. Der beschleunigte Ausbau der Ladeinfrastruktur für elektrische Lkw, die Förderung der heimischen Zellproduktion und die gezielte industriepolitische Unterstützung schaffen die Voraussetzungen, damit Deutschland Vorreiter der klimafreundlichen Mobilität bleibt – bei spürbar sinkenden Transportkosten, geringeren Lärmemissionen und einer gestärkten Wettbewerbsfähigkeit.

<https://rotesnetz.spd-bw.de/s/bundesweite-vernetzung-spd-basis-klima/home>
<https://spd-klimaforum.de/positionen-beschluesse/>