

Elektroautos - Subventionen für Großverdiener oder Anschlag der Industrieentwicklung?

Budrich, Edmund

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
Verlag Barbara Budrich

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Budrich, E. (2016). Elektroautos - Subventionen für Großverdiener oder Anschlag der Industrieentwicklung? *GWP - Gesellschaft. Wirtschaft. Politik*, 65(2), 233-238. <https://doi.org/10.3224/gwp.v65i2.24020>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY Lizenz (Namensnennung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY Licence (Attribution). For more information see:
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

Elektroautos – Subventionen für Großverdiener oder Anschub der Industrieentwicklung?

Edmund Budrich

Auf einem „Autogipfel“ am 26. April wurde eine Förderung der Elektromobilität durch Kaufprämien für Elektroautos beschlossen. Die Beschlüsse sind das Ergebnis eines gemeinsamen Treffens der Bundeskanzlerin, einiger ihrer Kabinettsmitglieder und von Vertretern der deutschen Automobilindustrie in Berlin.

Hieran hat sich eine lebhafte öffentliche Diskussion entfacht. Pro und Contra galten im Großen und Ganzen den Fragen, ob die richtige Technologie gefördert wird und wem die Förderung wirklich nützt.

Objektiv entscheidbar dürften die Fragen ohne Hellscherei kaum sein. Aber in der Diskussion lassen sich gut die konträren Interessen und auch ihr Vortrag erkennen. Die folgenden Beispiele sind dem zum Thema übervollen Internet entnommen:

Die frohe Botschaft der Bundesregierung:

Käufer von Elektroautos können sich künftig über eine Prämie freuen. Bundesregierung und Automobilindustrie wollen hierfür jeweils 600 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Käufer eines rein elektrisch betriebenen Fahrzeugs bekämen demnach 4.000 Euro Prämie, für Plug-In sind 3.000 Euro vorgesehen. Außerdem will der Bund die Ladeinfrastruktur mit rund 300 Millionen Euro fördern.

Die Pläne stellten Vizekanzler und Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel, Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vor. Die Be-



Edmund Budrich

Mitherausgeber und Redakteur dieser Zeitschrift

schlüsse sind das Ergebnis eines gemeinsamen Treffens der Bundeskanzlerin, einiger ihrer Kabinettsmitglieder und Vertretern der deutschen Automobilindustrie am Dienstagabend in Berlin.

An dem Gespräch nahmen außer der Kanzlerin von Seiten der Bundesregierung auch Kanzleramtsminister Peter Altmaier, Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble sowie Bundesforschungsministerin Johanna Wanka und Bundesumweltministerin Barbara Hendricks teil. Auf Wirtschaftsseite waren Vertreter der deutschen Hersteller Volkswagen, Daimler und BMW eingeladen.

400.000 neue Elektroautos

Derzeit fahren rund 55.000 Elektroautos auf Deutschlands Straßen, darunter 33.000 Hybrid-Fahrzeuge und 19.000 Elektro-Fahrzeuge. Vom Ziel, bis 2020 eine Millionen Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, sei man noch weit entfernt, so Wirtschaftsminister Gabriel. Deswegen wolle die Bundesregierung mit dem Förderpaket die Anzahl der E-Autos auf gut 500.000 erhöhen.

Die Bundesregierung erhofft sich von dem jetzt vereinbarten Förderpaket, dass mehr Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren, so Gabriel. Das führe zu einem Skaleneffekt, wodurch die Stromer generell günstiger würden.

<http://preview.tinyurl.com/zfzv9q8>

... und des Wirtschaftsministers (27.4.16):

Kaufprämie ist ein wichtiges Aufbruchsignal für Elektromobilität

Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch. Deshalb hat die Bundesregierung entschieden 1 Milliarde Euro in die Förderung der Elektromobilität zu investieren. Teil der Förderung ist eine Kaufprämie für Elektroautos, die zur Hälfte von der deutschen Autoindustrie getragen wird. Bundeswirtschaftsminister Gabriel erklärte dazu am 27. April, dass die Maßnahmen die Entwicklung auf dem Markt für Elektromobilität beschleunigen sollen. Ziel sei es, auf dem Heimatmarkt der deutschen Wirtschaft zu zeigen, dass auch diese Antriebsform in Deutschland in die Massenproduktion gehen kann. Die Förderung sei verbunden mit der Erwartung, dass die Industrie die Entwicklung im Markt annehme.

<http://tinyurl.com/zn4kfve>

Im Vordergrund steht das nationale Interesse: Weltmarktführung und Arbeitsplätze. Da sehen sich Industrie und Metallgewerkschaft im selben Boot.

Symposium der IG Metall und des VDA auf der 66. IAA Pkw Deutschland zum führenden Anbieter und Markt für Elektroautos machen (Frankfurt am Main, 21. September 2015)

Arbeitnehmervertreter und Unternehmen verbindet ein zentrales gemeinsames Interesse: Der Erfolg der Automobilindustrie und der Erhalt von Wertschöpfung und sicheren und qualifizierten Arbeitsplätzen in Deutschland und Europa. Die Politik in Brüssel und Berlin muss dafür stabile Rahmenbedingungen schaffen“, betonten Detlef Wetzels, Erster Vorsitzender der IG Metall, und Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), beim gemeinsamen IAA-Symposium am Montag in Frankfurt vor zahlreichen hochrangigen Gästen aus Wirtschaft und Gewerkschaft.

Wetzels und Wissmann betonten darüber hinaus: „Industrie und IG Metall sind sich einig: Deutschland kann der führende Anbieter und ein wichtiger Markt für Elektroautos sein. Die Politik, Wirtschaft und Gewerkschaften haben das Ziel formuliert, Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität zu machen. Bis 2020 sollen eine Million Elektroautos in Deutschland unterwegs sein – so will es die Politik. Außerdem sollen 30.000 zusätzliche Arbeitsplätze rund um die Elektromobilität entstehen. Wenn die Politik die Chance, ‚Leitmarkt‘ zu werden, ernsthaft ergreifen will, müssen rasch und entschlossen dafür die Voraussetzungen geschaffen werden, sonst wird das Vorhaben scheitern.“

Die Unternehmen mit ihren Arbeitnehmern seien beim anderen großen Ziel, Leitanbieter für Elektroautos zu werden, gut vorangekommen. Wissmann und Wetzel sagten weiter: „Auf der IAA präsentieren die deutschen Hersteller 22 E-Auto-Modelle, die zur Zeit im Angebot sind. Bis Ende des Jahres werden es 29 sein. Die deutsche Industrie hat dafür mehr als 17 Milliarden Euro investiert. Um die starke Position als Leitanbieter auszubauen, gilt es, diese Zukunftsinvestitionen zu verstetigen. Öffentliche Mittel können dabei eine Hebelwirkung entfalten.“

„Nun ist es vor allem wichtig, starke Anreize zu setzen, damit Elektroautos auf die Straße kommen“, betonte der IG Metall-Vorsitzende Wetzel. Notwendig seien dafür unter anderem steuerliche Impulse, die den Markthochlauf unterstützen. Gleichzeitig müsse außerdem die Ladeinfrastruktur wachsen. „Wir fordern daher ein Sofortprogramm für 10.000 Ladesäulen – der Staat und die private Wirtschaft sollen dafür jeweils 50 Millionen Euro investieren. Auch durch die öffentlichen Beschaffungsmassnahmen kann der Markt einen starken Impuls bekommen. Der Bund sollte mit gutem Beispiel vorangehen“, forderte Wetzel.

VDA-Präsident Wissmann ging darüber hinaus auf neue Herausforderungen für die Automobilindustrie ein: „Wir ruhen uns nicht aus, sondern ergreifen die Chancen, die sich mit Vernetzung und Digitalisierung bieten. Die Politik, vor allem die europäische, sollte dazu beitragen: Wirkungsvolle Regeln für die Vernetzung, aber auch für die digitale Infrastruktur können und sollen sinnvollerweise in einem europäischen Kontext geregelt werden. In den kommenden Jahren erwarten uns ein technologischer Wandel und ein Wandel der Geschäftsmodelle. Es wird unvermeidlich sein, neue Pfade zu betreten, um die Spitzenposition der Automobilindustrie zu halten. An dieser Stelle ist eine Ressource entscheidend – die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer Unternehmen.“

<http://tinyurl.com/h3pfozn>

Wird das richtige Produkt gefördert?

Im Koalitionsvertrag von 2013 gingen die Ziele noch weit über den bloßen Fahrzeugverkauf hinaus:

Koalitionsvertrag von 2013

Am Ziel, eine Million Elektroautos in allen unterschiedlichen Varianten für Deutschlands Straßen bis zum Jahr 2020, wollen wir festhalten. Den Aufbau der entsprechenden Lade- und Tankstelleninfrastruktur treiben wir voran. Die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) wird ab 2016 ihre Arbeit auf die Implementierung und den Markthochlauf der Brennstoffzellentechnologie im stationären und mobilen Bereich konzentrieren.

Bei der Unterstützung des Markthochlaufs der Elektromobilität setzen wir auf nutzerorientierte Anreize statt auf Kaufprämien. Wir schaffen die Rahmenbedingungen für eine schnelle Kennzeichnung und Markteinführung elektrisch betriebener Fahrzeuge. Der Bund wird seinen Fuhrpark sukzessive umrüsten. Die Zuständigkeit für die Verkehrsforschung werden wir bei dem für Verkehr zuständigen Ministerium bündeln.

<http://tinyurl.com/nolxtsn>

Kritik des Experten

in heute.de (02.02.2016)

Stefan Bratzel ist Politikwissenschaftler und Direktor des Center of Automotive Management (CAM), ein wissenschaftliches Institut für empirische Automobil- und Mobilitätsforschung sowie für strategische Beratung an der Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) in Bergisch Gladbach. Zu den Kunden des Instituts zählt die Automobil- und Mobilitätswirtschaft.

heute.de: Vor rund zehn Jahren waren weniger als 2.000 Elektroautos in Deutschland zugelassen. Heute sind es etwa 30.000 – ein Erfolg?

Stefan Bratzel: So würde ich es nicht nennen. Insbesondere in Relation zu den 40 Millionen Autos mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren, sind 30.000 Elektroautos wenig. Auf der Käuferseite ist Deutschland bisher weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Dafür gibt es drei wesentliche Gründe. Ich nenne sie die R.I.P.-Probleme.

heute.de: Wofür steht R.I.P.?

Bratzel: Im Englischen steht R.I.P. für "Rest in Peace" (Ruhe in Frieden). Ein treffender Ausdruck. Denn wenn Politik und Industrie nichts unternehmen, ist das Projekt E-Mobilität gestorben, bevor es richtig begonnen hat. Ich meine mit R.I.P jedoch eigentlich Reichweite, Infrastruktur und Preis. Die Batterien der gängigen Modelle müssen nach etwa 150 Kilometern aufgeladen werden. Eine Reichweite, von mindestens 300 bis 500 Kilometern, ist aber sinnvoll. Zudem ist die Infrastruktur der Ladestationen ein Problem: Es gibt schlicht zu wenig Ladepunkte. E-Autos sind nicht ökologisch, wenn man große Umwege fahren muss, um eine Ladestation zu finden. Zudem müssen vor allem mehr Schnellladestationen her, die innerhalb von 20 Minuten 80 Prozent der Batterie laden. Bisher gibt es deutschlandweit nur 100 Schnellladestationen – mehrere Tausend wären nötig. Und zuletzt der Preis: 50-100 Prozent mehr kosten Elektrowagen, im Vergleich zu modellähnlichen Autos mit einem Verbrennungsmotor.

...

heute.de: Eine Million strombetriebene Autos sollen im Jahr 2020 auf Deutschlands Straße fahren. Halten Sie dies für ein erreichbares Ziel oder ist es reines Wunschdenken?

Bratzel: Ich halte das Vorhaben für völlig unrealistisch. Das ist ein politisches Ziel, für das die Politik bisher aber viel zu wenig getan hat. Es müssen notwendige Rahmenbedingungen geschaffen werden, um Elektroautos attraktiver zu machen. Diese zu entwickeln und zu implementieren, dauert. Bei einer sinnvollen Nutzung von Elektromobilität sollte außerdem die Nachhaltigkeit im Fokus stehen – denn darum geht es schließlich. Nachhaltig kann Elektromobilität nur sein, wenn der Strom an den Ladestationen langfristig aus regenerativen Energien kommt. Zudem muss in Deutschland eine erfolgversprechende Batteriezellforschung und -produktion etabliert werden. Sonst bestimmen künftig andere über die Zukunft der E-Autos in Deutschland.

<http://tinyurl.com/hugxcku>

Die Förderung aus Umweltsicht: NABU: Aus Steuergeldern finanzierte Kaufprämien für Elektroautos sind der falsche Weg

Berlin, 26.04.2016 (nb). Der NABU kritisiert die Überlegungen der Bundesregierung zu Kaufprämien für Elektroautos.

Nicht mal eine Woche, nachdem fast alle Autohersteller viel zu hoher Abgaswerte bei Diesel-Fahrzeugen überführt wurden, soll jetzt mit Steuergeldern der Kauf von Elektroautos subventioniert werden“, sagte NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller. „Das ist der falsche Ansatz, denn jeder Fußgänger, jeder Radfahrer und jeder Bahnfahrer werde damit für die Versäumnisse der Autoindustrie zur Kasse gebeten.“

Nach Ansicht des NABU brauche es stattdessen eine Aufkommens- und technikneutrale Förderung von Autos mit sehr geringen Emissionen. Als Gegenfinanzierung sei eine Sonderabgabe auf besonders klimaschädliche Fahrzeuge zwingend erforderlich, um auch eine ökologische Lenkungswirkung zu entfalten. Schon im vergangenen Jahr hat der NABU dazu ein eigenes Fondsmodell vorgestellt, das auf einem Bonus-Malus-System beruht: Autos mit geringen Emissionen und unabhängig vom Antrieb erhalten demnach eine Finanzspritze, hoch emittierende Fahrzeuge oberhalb von 130 Gramm CO₂ je Kilometer zahlen eine Sonderabgabe. ...

<http://tinyurl.com/hnanhy2>

Und eine weitere Umweltbetrachtung stellt Ivo Maruszyk an (BR, ARD-Hauptstadtstudio Tagesschau.de) 27.04.2016 13:39 uhr

Dreckiger Strom

... Dabei ist der Strom, den Elektroautos tanken, bekanntlich auch nicht umweltfreundlich: 24 Prozent Braunkohle, 18 Prozent Steinkohle, 14 Prozent Atom, neun Prozent Erdgas. So sieht der deutsche Strommix aus – also mehr als die Hälfte aus fossilen Energien.

Für die Kaufprämie spricht aus Sicht der Politiker die Angst, dass die deutschen Autohersteller die große Wende auf dem Weltmarkt verschlafen. Aber: Ist es eigentlich Aufgabe der Politik, schlafende, aber sehr erfolgreiche Großkonzerne wachzuküssen? Wären Elektroautos schon konkurrenzfähig, dann würden sie sich auch ohne Subvention verkaufen - auch wenn sie dann 4000 Euro mehr kosten.

Skaleneffekte hin oder her: Solange sie nicht konkurrenzfähig sind, ist es reine Verschwendung von Steuergeldern, sie zu fördern. Jedenfalls ist es nicht realistisch, zu glauben, dass diese Förderung einen Technologiesprung auslösen wird, die dem Stromauto zum Durchbruch verhilft.

<https://www.tagesschau.de/kommentar/elektroautos-kommentar-101.html>

<http://tinyurl.com/zjhfnu3>

Elektroautos aus Verbrauchersicht

Weiter aus dem Kommentar von Ivo Maruszyk aus Tagesschau.de

Geben wir es ruhig zu: Wir stehen auf Sonderangebote. Wenn dicke Rabatte locken, greifen wir gern mal zu. Zumal wenn das Sparangebot zeitlich begrenzt ist. Die Werbung ködert uns damit seit Langem. Und jetzt versucht die Politik mit einem Rabatt, den Ladenhüter Elektroauto an die Leute zu bringen.

Was bisher nicht funktioniert hat, soll nun mit der Brechstange durchgesetzt werden - das Elektroauto soll aus Steuergeldern subventioniert werden. Dahinter steckt das Missverständnis, Elektroautos seien einfach nur zu teuer. Ja, sie sind teuer, aber bei Autos geht es nicht nur um den Preis – das weiß niemand besser als die deutschen Autohersteller.

Werbung hat uns anderes beigebracht

Elektroautos haben immer noch nicht die Reichweite, die wir von einem Auto erwarten. Es fehlt mangels Leistung am Komfort und manchmal auch schlicht an der Größe des Autos. Und dazu kommt das Spaßbremsen-Image, dass nur Öko-Rechthaber mit ihren Akku-Kutschen durch die Stadt gurken. Schließlich hat uns die Werbung der Autohersteller in den vergangenen Jahren beigebracht, auf SUVs zu setzen, auf immer größere, schwere Autos.

Die Hersteller wussten ja, mit welchen Tricks man den Schadstoff-Ausstoß zumindest auf dem Papier so hindreht, dass selbst diese Sprintschleudern als sauber galten. Genau diese Autobranche, die bei Dieselgate jetzt eindrucksvoll bewiesen hat, dass sie sich weder um die Umwelt noch um die Gesundheit der Mitbürger schert, soll jetzt eine Milliarden-Förderung bekommen für ein Produkt, das sie selbst immer stiefmütterlich behandelt hat.

<http://tinyurl.com/zjhfnu3>

Sind die richtigen Leute gefördert worden?

In der TAZ heißt es:

TAZ: Belohnung für Dieselgate

Die Regierung bedient die Autoindustrie. Sie gibt ihr saftige Subventionen gegen die Angst, den anderen mit toxischen VWs hinterherzudieseln.

Jahrelang hat die Bundesregierung der Versuchung widerstanden, das Elektroauto mit einer Kaufprämie anschieben zu wollen. Das Projekt erschien aussichtslos, zu groß waren die Probleme der Branche mit ihren kleinen Reichweiten und großen Preisen, mit fehlenden Ladestationen und ohne den Mut, die Autos wirklich kleiner und leichter zu machen...

Jetzt also doch: eine saftige Subvention für die Autoindustrie. Der es ja auch richtig schlecht geht, weil sie von den Umweltbrigaden übler Machenschaften überführt wurde. Dass die Zunft ausgerechnet zu einem Zeitpunkt Kaufprämien als Belohnung hinterhergeworfen bekommt, an dem sie wie eine kriminelle Vereinigung dasteht, die jahrelang, vorsätzlich und in großem Stil Kunden, Behörden und Öffentlichkeit betrogen und Umwelt und Klima ausgeräuchert hat, das ist die große Pointe in diesem Spiel. Die Bundesregierung bestätigt mit dem Prämien-Vorhaben alte Vorurteile: dass sie nur der Bettvorleger der Autokonzerne ist.

<http://tinyurl.com/ju4yk6d>

„Intelligente Begleitung“ durch die Politik

In „Ecomento – Das Elektroautoportal“ wird der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), Matthias Wissmann (ehemaliger CDU-Politiker, 1993 Bundesminister für Forschung und Technologie sowie von 1993 bis 1998 Bundesminister für Verkehr/E.B.) zitiert.

„Wir betrügen nicht“, sagt Wissmann in der Wochenzeitung *Die Zeit*. „Wir ringen seit Jahren in Europa darum, dass die Abweichung zwischen offiziellen Laborwerten und dem tatsächlichen Kraftstoffverbrauch in Straßentests zugunsten einer besseren Regelung überwunden wird.“

Wissmann kritisiert vor allem die Tests der Deutschen-Umwelt-Hilfe scharf: „Wenn solche Organisationen eigene Abgasmessungen an älteren Gebrauchtwagen durchführen, soll damit doch nur die These des angeblichen Generalverdachts unterstrichen werden.“ Seriös sei das nicht, so der VDA-Chef.

Heutige Elektroautos würden den Ansprüchen der Kunden noch nicht vollkommen gerecht: „Ziel muss sein, den Wirkungsgrad der Batterien deutlich zu steigern und sie billiger zu machen. Eine Akkuladung sollte dann für 400 Kilometer reichen. Die Antwort kann nicht sein, heute möglichst viele Batteriezellen einfach in ein Auto zu packen. Das ist kein technischer Fortschritt, sondern nur teuer.“

Bis es soweit sei, fordert Wissmann politische Unterstützung:

„Entweder über steuerliche Anreize oder direkte Zuschüsse.“ Ohne eine „intelligente Begleitung seitens der Politik“ würde, so Wissmann, das Ziel verfehlt, eine Million Elektroautos bis 2020 zu verkaufen. „Startsubventionen gehören seit Ludwig Erhard zur sozialen Marktwirtschaft. Und das Geld würde ja nicht der Industrie zufließen, sondern im Falle einer Kaufprämie bekäme es der Kunde.“

<http://tinyurl.com/jmm82kw>

Wie intelligent sind Subventionen wirklich?

In der ZEIT vom 28. April 2016 schreibt Ulrich Klotz, Diplom-Ingenieur, früher u.a. beim IG-Metall-Vorstand für Forschungs- und Technologiepolitik zuständig:

„... Derartige Beispiele (die Abwrackprämie E.B.) zeigen, dass die Lobbyisten letztlich oft das Gegenteil dessen bewirken, was sie beabsichtigen. Subventionen sind eher Schlafmittel als Innovationspeitsche. Was kurzfristig vorteilhaft erscheint, wirkt langfristig oft katastrophal. Heute sind nicht nur die (Diesel-)Jobs gefährdeter denn je. ...“