

Dudenhöffer, Ferdinand

Article

Elektromobilität: Ordnungsrahmen statt Geld

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Dudenhöffer, Ferdinand (2021) : Elektromobilität: Ordnungsrahmen statt Geld, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 101, Iss. 1, pp. 9-, <https://doi.org/10.1007/s10273-021-2815-7>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/231889>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Elektromobilität

Ordnungsrahmen statt Geld

Wie eine Breaking News hat das Kraftfahrtbundesamt mitgeteilt, dass 2020 in Deutschland 394.940 Elektroautos, davon 194.163 vollelektrische neu zugelassen wurden. Die gesamten Zulassungszahlen, den exakten Elektro-Marktanteil kannte man wohl noch nicht. Dennoch haben die dünnen Daten den Behördenleiter zu der Aussage animiert: „Die E-Mobilität ist in der Mitte der mobilen Gesellschaft angekommen. Positive Nutzererfahrungen, verlässliche Technologien und ein wachsendes Angebot erleichtern den Umstieg in die E-Mobilität. Bei einem anhaltenden Zulassungstrend der Fahrzeuge ... kann das von der Bundesregierung formulierte Ziel von 7 bis 10 Mio. zugelassenen Elektrofahrzeugen ... zum Jahr 2030 erreicht werden.“ Erstaunlich, was die Behörde aus den paar Zahlen alles erkennt.

Bleiben wir bei den Fakten. Die sogenannte Innovationsprämie mit einem Bundesanteil von bis zu 6.000 Euro für vollelektrische und 4.500 Euro für Plug-in-Hybride kosteten knapp 2 Mrd. Euro. Bleibt der vom Behördenleiter angekündigte Schwung erhalten, wird das kumuliert bis 2025 – so lange will man an der Prämien festhalten – 10 Mrd. Euro kosten. Zusätzlich gibt es für elektrische Dienstwagen Steuervorteile. Um den Autos eine öffentliche Steckdose zu ermöglichen, braucht es weitere Steuergelder. Bis Ende 2020 hatte der Bund 300 Mio. Euro dafür bereitgestellt. Dazu addieren sich hohe Zuschüsse der Bundesländer. Anfang 2021 standen bereits 350 Mio. Euro für gewerblich genutzte Säulen, die nicht öffentlich sein müssen, im Budget. Zusätzlich werden Schnelllader staatlich gefördert. Insgesamt sind für dieses Jahr 50.000 zusätzliche Ladepunkte geplant. Und natürlich geht es danach weiter.

Es dominiert das Kanzlerinnenprinzip: „Das eine tun ohne das andere zu lassen.“ Oder in unserem Fall: Billigen Kraftstoff für Verbrenner unattraktiv machen mit noch höheren Subventionen für den Kauf eines E-Autos. Ist die Subventionskasse bei den hohen Corona-Belastungen geleert, kann man den Strohfueffekt nicht ausschließen. Bei billigem Treibstoff laufen die Menschen wieder zum Verbrenner. Die Subventionen bergen aber noch weitere Verwerfungen und Risiken. Im Jahr 2020 hat sich die PS-Zahl der verkauften Neuwagen im Durchschnitt auf 165, also sieben PS mehr als 2019, erhöht. Plug-in-Hybride hatten im Schnitt 190 PS. Die meisten werden im

Dienstwagenbereich, also mit Innovationsprämie und zusätzlichem Steuervorteil gekauft. Finanzieren unsere Subventionen etwa die PS-Spirale? Durch die Innovationsprämie spielt der Leasingmarkt verrückt. Elektroautos, die vor der Innovationsprämie geleast wurden und jetzt zurückkommen, sind als Gebrauchtwagen nur mit hohen Verlusten vermarktbar. Freie Leasinggesellschaften fassen Elektroautos daher nur noch mit spitzen Fingern an. Die Insolvenzgefahr steigt, nicht wegen Corona, sondern durch die Innovationsprämie, etwa im Autohandel. Freie Leasinggesellschaften sind ein wichtiges Wettbewerbskorrektiv gegenüber den Banken der Autobauer. Die Innovationsprämie bestraft das Wettbewerbskorrektiv.

Sicher, wir wollen den Umstieg zum klimaneutralen Elektroauto und brauchen die Ladepunkte. Schauen wir Großbritannien an. Boris Johnson hat für 2030 den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor angekündigt. Jetzt kann jeder Stromkonzern präzise die Nachfrage nach Elektroautos einschätzen. Jetzt startet das Rennen um die besten Ladeplätze, so wie früher bei den Tankstellen. Wer zu spät losrennt, kriegt die schlechteren Plätze. Wer früh investiert, baut langfristigen Umsatz auf, ohne Strohfueffrisiko, ohne dicke Subventionen, ohne falsche Standorte für Ladesäulen.

Was wäre, wenn wir statt der Kaufprämie für ein Elektroauto einfach Benzin und Diesel im Preis verdoppeln würden? Klar, wir hätten eine Gelbwestenrevolte wie in Frankreich. Aber auch das lässt sich lösen. Wer heute ein Auto besitzt, würde die Rückerstattung der zusätzlichen Treibstoffsteuer erhalten, also Bestandschutz. Wer sich ein neues Auto kauft, erhält keine Rückerstattung. Das Gelbwestendilemma wäre gelöst. Als beste Wahl bliebe nur das Elektroauto, diesmal ohne Subvention. Wir könnten einen Ordnungsrahmen für den Umstieg definieren, der Investitionssicherheit, Planbarkeit beim Autokauf schafft und Verwerfungen im Leasingmarkt ausklammert, die PS-Spirale abbremst.

Mit der Geld-Zuschütt-Politik machen sich Politiker beliebt. Jeder freut sich, wenn es Geld regnet. Es bleibt aber ein Negativsummenspiel. Unterm Strich verlieren alle. Übrigens, in China fährt man die deutlich niedrigeren Subventionen für E-Autos erneut um 20 % zurück. Stattdessen gibt man Quoten vor und dreht damit am Preissystem für Neuwagen. Verbrenner werden teuer, weil der Quotenaufschlag für Verbrenner drauf ist. Auch das wäre eine Methode. Aber dagegen dürften bei uns die IG-Metall und Autoindustrie Sturm laufen, die deutsche Mutation der Gelbwesten.

© Der/die Autor:in(nen) 2021. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>) veröffentlicht.

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.

Ferdinand Dudenhöffer
CAR-Center Automotive Research, Duisburg
ferdi.dudenhoeffer@car-future.com