

Stellschrauben für die Markteroberung

Eine Million Elektroautos will die Bundesregierung 2020 auf den Straßen sehen. Guter Wille allein reicht dafür nicht aus. Die Menschen müssen sich für die neue Technik begeistern können, um sie auch zu kaufen. Für die Überzeugungshilfe hat der Staat einige Möglichkeiten.

„Das Auto hat keine Zukunft. Ich setze auf das Pferd“, sagte Kaiser Wilhelm II., als er sich 1904 in einen Mercedes Simplex setzte. Heute mag man sich fragen, was die Hoheit damals geritten haben mag. Doch unter seinen Zeitgenossen war die Skepsis gegenüber dem Automobil durchaus verbreitet. Erst in den 20er-Jahren setzte sich der Benzinantrieb dauerhaft durch.

Viele Produkte, die heute aus unserem Alltag kaum wegzudenken sind, hatten am Anfang große Schwierigkeiten, alte Gewohnheiten zu durchbrechen und den Massenmarkt zu erobern. Beim Elektrofahrzeug ist es ähnlich. Dabei hat die Technik große Fortschritte gemacht. Für Strecken bis zu 150 Kilometern und mehr reicht die Leistung heutiger Batterien bereits aus. Damit lässt sich besonders in Ballungsgebieten ein Großteil aller Fahrten bewältigen. Doch bisher haben sich nur wenige Menschen für ein Elektroauto entschieden. Für eine breitere Durchsetzung am Markt sind noch weitere Verbesserungen erforderlich.

Neben der begrenzten Reichweite muss vor allem der Preis sinken. Immer noch sind Elektrofahrzeuge in der Anschaffung deutlich teurer als konventionelle Fahrzeuge. Die Einsparungen, die der Wegfall von Getriebe und Schaltung sowie die niedrigen Energiekosten bringen, wiegen insbesondere den Mehrpreis der Batterie nicht auf.

Mittelfristig verbleibt bei einer Erstnutzung von vier Jahren ein signifikanter vierstelliger Betrag als Kostennachteil gegenüber vergleichbaren konventionellen Fahrzeugen. Dennoch hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, dass im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren. Um dieses Ziel zu erreichen, muss bei den Menschen eine Begeisterung für den klimaschonenden elektrischen Antrieb entfacht werden.

Denn die Autohersteller sind keine Lehrer, sondern Unternehmer. Nur wenn die Nachfrage besteht, werden sie Elektroautos in Großserienproduktion herstellen. Und umso mehr Autos mit Elektromotor vom Fließband rollen, umso geringer werden die Preise für jedes einzelne.

„Das Auto hat keine Zukunft.
Ich setze auf das Pferd.“
Kaiser Wilhelm II., 1904

Klimaschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Deshalb liegt es an der Politik, die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit umweltfreundliche Mobilitätslösungen ihre Vorteile wirksam entfalten und sich am Markt durchsetzen können. Die Möglichkeiten dazu hat sie. Mit einer Kombination aus finanziellen, verkehrspolitischen und infrastrukturellen Maßnahmen kann sie die Steigerung des Marktpotenzials der Elektromobilität unterstützen.

Prämierter Umweltschutz

Wer sich für ein Elektroauto entscheidet, tut viel für den Umweltschutz. Davon kann er sich aber nichts kaufen – von 5 000 Euro schon. In Frankreich wird diese Summe als Prämie an jeden Käufer eines emissionsfreien Autos ausgehändigt.

Doch ein europäischer Subventionswettbewerb kann nicht sinnvoll sein. Deutschland, Frankreich und Italien sollten deshalb eine gemeinsame Strategie für die richtigen Rahmenbedingungen bei der Einführung der Elektroautos entwickeln. Am Ende sollen die Hersteller um die beste Technik konkurrieren – und nicht die Staaten um die höchsten Subventionen.

Interessant wären zinsgünstige Kredite für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen. Auch bei den Steuern könnte der Staat an einigen Schrauben drehen. Denkbar sind direkte Steueranreize oder auch eine an den höheren Preis der Elektrofahrzeuge angepasste Besteuerung des geldwerten Vorteiles (monetäre Zusatzleistungen, die dem Arbeitnehmer zugute kommen und daher versteuert werden müssen) bei der privaten Nutzung von Dienstwagen.

Ein Kennzeichen für mehrere Autos

Im Anfangsstadium der Entwicklung sind für Viele Elektrofahrzeuge vor allem als umweltfreundliche Zweitwagen, etwa für den Stadtverkehr, interessant. Diese Käufer würden sich über die Einführung eines Wechselkennzeichens freuen. Im Idealfall wären dann Haftpflichtversicherungsprämie und motorbezogene Versicherungssteuer nur einmal zu zahlen. In Österreich und in der Schweiz sind Wechselkennzeichen bereits üblich.

Aufladen ohne Hindernisse

Strom für das Elektroauto sollte aus möglichst regenerativen Quellen wie Wind, Sonne, Wasser und Biomasse gewonnen werden. Das darf aber nicht zur Folge haben, dass die Fahrer auf den Strompreis für Elektrofahrzeuge besondere Aufschläge oder Abgaben im Vergleich zum Haushaltsstrom zahlen müssen.

Sie sollten frei entscheiden können über die Auswahl des Energieversorgers, der Tarife sowie der Nutzung der Ladestationen. Letztere müssen für alle Besitzer eines Elektroautos zugänglich sein. Für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur in Privathaushalten sind bereits eingeführte Fördermittel wie zinsgünstige KfW-Darlehen denkbar.

Freie Fahrt in der Stadt

Wenn man Autofahrer fragen würde, was sie in der Stadt am meisten stört, dann wären die häufigsten Antworten wohl: Staus und die Suche nach einem Parkplatz. Wenn der Besitz eines Elektroautos diese Probleme verringern könnte, wäre das für Viele ein wichtiges Argument bei der Kaufentscheidung. Die Kommunen hätten die Mittel dazu. Sie könnten spezielle Parkplätze nur für Elektroautos schaffen. Auch die Möglichkeit, in der Busspur an stehenden Benzinern vorbeizufahren, würde die Freude über ein Elektrofahrzeug steigern. Ähnliches gilt für den Lieferverkehr. Hier könnten die Zufahrtsverbote für die geräuscharmen elektrischen Alternativen zu den herkömmlichen Transportern gelockert werden.

Der Staat fährt elektrisch ...

Die meisten Deutschen haben wohl schon von Elektroautos gehört oder gelesen. Gesehen haben aber Viele noch keins. Hier könnte der Staat eine Vorbildrolle übernehmen. Dazu müsste er den Fuhrpark der staatlichen Stellen und Behörden mit solchen Autos ausstatten. Die Bedingungen wären ideal: meist kurze Strecken, klar definierte Routen und feste Einsatzzeiten. So könnte den Menschen klargemacht werden, wie ernst es dem Staat mit seinem Engagement für Elektromobilität ist. Und gleichzeitig würden sie erleben, wie alltagstauglich die Technologie ist.

... die Wirtschaft auch

Ähnliches wie für den Staat gilt für Wirtschaftsunternehmen mit großen Dienstwagenflotten. Die haben zum Beispiel Logistikunternehmen, Post und Paketzusteller, Autovermieter, Versorgungsunternehmen oder auch die Bahn. Hier könnte der Staat nachhelfen. Ein schneller und wirksamer Weg, die Attraktivität von Elektrofahrzeugen für gewerbliche Kunden zu steigern, wäre die Einführung von Sonderabschreibungen. Das Gleiche sollte für den Aufbau der benötigten Ladestationen gelten. So würden die Nachteile der höheren Anschaffungskosten minimiert. ■

SAUBERE LIEFERUNG

Zehn batteriebetriebene Ford Transit verrichten seit 2010 unter Alltagsbedingungen ihren Dienst in Köln. Zusammen mit der RheinEnergie AG, der Stadt Köln und der Universität Duisburg-Essen testet die Ford-Werke GmbH den Einsatz von Elektrofahrzeugen in der City-Logistik. Das Projekt „colognE-mobil“ soll Aufschluss über die Haltbarkeit der Batterien sowie Lade- und Entladezyklen liefern. Parallel werden Ladetechnik und Infrastruktur getestet. Gleichzeitig wird die Akzeptanz der Elektroautos und der Ladestationen bei den Fahrern und in der Bevölkerung getestet. 2011 wird die Flotte um weitere 15 Elektrofahrzeuge ergänzt.