



Elektromobilität in Deutschland

Mit intelligenter Förderung zum Erfolg.
Ein Positionspapier.



Gute Fahrt. Wir sind dabei.

Förderung der Elektromobilität in Deutschland

Elektromobilität – Bedeutung und Verbreitung

Die Bundesregierung verfolgt mit dem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität zwei Ziele: Leittechnologie zu bieten und Leitmarkt zu sein. Die Idee dahinter ist es, durch Einsparungen von CO₂- und Lärm-Emissionen sowie dem Einsatz erneuerbarer Energie die Umwelt zu schützen und deutsche Autobauer im internationalen Wettbewerb zu stärken.

Der Wunsch, Leittechnologie-Anbieter zu sein, hat sich erfüllt. Bei der (Weiter-)Entwicklung von Batterien und alternativen Antrieben sind deutsche Anbieter ganz vorne dabei.

Bereits 2009 hat die Bundesregierung eine Zielmarke vorgegeben: Um Deutschland zum Leitmarkt der Elektromobilität zu machen, sollen bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren – sowohl vollelektrisch betriebene Autos als auch Hybride, also Verbrenner mit unterstützendem Elektroantrieb.

Nach dem zugehörigen Zeitplan müsste sich Deutschland momentan also in einer dynamischen Markthochlaufphase befinden – doch die Realität sieht anders aus. Nach den aktuellen Zulassungszahlen (Stand Ende 2014) sind momentan lediglich 126.702 E-Mobile in Deutschland unterwegs – davon 107.754 Hybridfahrzeuge und nur 18.948 reine Elektrofahrzeuge. Damit fallen diese Fahrzeuge im Straßenbild nahezu nicht auf – statt durch ihre Präsenz Werbung für die E-Mobilität zu machen, sind sie de facto unsichtbar.

Ohne eine klare Kurskorrektur bei der Förderung der Elektromobilität wird sich an der Entwicklung der Zulassungszahlen nichts Entscheidendes ändern,

deshalb prognostizieren Experten für 2020 nur eine halbe Millionen zugelassener Elektroautos – womit das Regierungsziel, Deutschland zum Leitmarkt der E-Mobilität zu machen, weit verfehlt wird.

Wie kann Elektromobilität gefördert werden?

Die Elektromobilität wird seit Jahren gefördert – einerseits durch finanzielle und andererseits durch nicht-monetäre Maßnahmen:

■ Die Bundesregierung setzt sich besonders für Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität ein, insgesamt sind hier bereits 1,5 Milliarden Euro bereitgestellt worden. Finanzielle Anreize in Form von Kaufprämien, steuerlichen Vorteilen oder Kreditprogrammen zielen direkt auf potenzielle Käufer.

■ Nicht-monetäre Anreize beziehen regulatorische Vorgaben wie die Ausweitung von Umweltzonen oder die Privilegierung im Straßenverkehr durch Sonderrechte – beispielsweise die Nutzung von Busspuren oder Befreiung von Parkgebühren – mit ein.

Sonderprivilegien für Elektrofahrzeuge können beispielsweise seit dem Inkrafttreten des Elektromobilitätsgesetzes im Frühjahr 2015 umgesetzt werden. Ermöglicht wird die Nutzung von Busspuren und das Gewähren von speziellen Zufahrtsrechten, kostengünstige Park- und Halteregelelungen und Einführung von Sonderkennzeichen für E-Mobile. Aber nichts von all dem ist verpflichtend, jede Kommune kann über die Umsetzung dieser Maßnahmen selbst entscheiden. Und viele Städte und Gemeinden befürchten zu Recht, dass derartige Sonderprivilegien nicht zu einer kommunalen Verkehrspolitik passen, die bisher ausschließlich auf Förderung des Umweltverbundes aus Bus, Bahn und Fahrrad setzte.

Auch wenn monetäre Anreize nicht im Elektromobilitätsgesetz des Jahres 2015 berücksichtigt waren, wird der Erwerb eines Elektrofahrzeugs auch heute schon finanziell gefördert – mit bescheidenem Erfolg. Seit Ende 2012 werden alle batterieelektrischen Fahrzeuge für zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit, ab 2016 für fünf Jahre. Dies klingt nach viel Geld, allerdings beläuft sich der Steuervorteil nur auf rund 50 Euro pro Jahr und verpufft bei den hohen Anschaffungskosten eines Elektrofahrzeugs wirkungslos.



Für die zinsgünstige Finanzierung gewerblich genutzter Fahrzeuge kann ein Sonderkredit im Rahmen des Umweltprogramms der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) beantragt werden. Bei Dienstwagen wird zudem die Berechnung des geldwerten Vorteils angepasst, um die teureren Batteriekosten auszugleichen.

Viel Geld wurde in den letzten Jahren auch investiert, um die praktische „Erfahrbarkeit“ von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen und ihre Alltagstauglichkeit zu demonstrieren. Für über 400 sogenannte „Schaufensterprojekte“ in den Regionen Baden-Württemberg, Berlin-Brandenburg, Niedersachsen und Bayern-Sachsen hat die Bundesregierung 180 Millionen Euro investiert.

Bisweilen scheiterte der Erfolg dieser Projekte aber schon durch falsche Planung. Ein Beispiel aus Stuttgart: Bei einem mit 1,12 Millionen Euro geförderten Erprobungsprojekt mit Elektrotaxen wurden E-Mobile ohne Schnellademöglichkeit eingesetzt. Folgerichtig zeigen die Zwischenergebnisse der Studie, dass die Ladezeiten für den Mehr-Schichtbetrieb zu lang und die Kosten somit zu hoch sind.

Was hemmt den Erfolg der E-Mobilität?

Es sind im Wesentlichen vier Gründe, die Neuwagenkäufer noch davon abhalten, sich für ein Elektromobil zu entscheiden: der hohe Anschaffungspreis, die Angst vor zu geringer Reichweite, die fehlende Ladeinfrastruktur sowie die zu lange Ladedauer.

Das vielleicht größte Hemmnis besteht im Kostennachteil, der die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs über die gesamte Lebensdauer unrentabel macht. Ein Elektrofahrzeug kostet im Vergleich zu einem entsprechenden herkömmlichen Pkw durchschnittlich 5.000 bis 8.000 Euro mehr.

Dies alles erinnert an das Henne-und-Ei-Dilemma. Denn ein teures Elektrofahrzeug kauft sich nur, wer keine Angst haben muss, es nicht überall und problemlos laden zu können. Wenn aber kaum entsprechende Fahrzeuge unterwegs sind, lohnt es sich auch nicht, in die Infrastruktur zu investieren.

Dazu kommen weitere Gründe. Wer mit seinem Elektroauto in Deutschland von Süd nach Nord oder Ost nach West fahren will, ist – wenn überhaupt genug Ladesäulen zur Verfügung stehen – mit einer unüberschaubaren Vielzahl an inkompatiblen Ladebezahlsystemen konfrontiert, was das Laden und

dessen Abrechnung unnötig verkompliziert.

Ein weiteres Hemmnis ist die Stecker-Vielfalt (drei verschiedene Systeme mit jeweils eigener Technik), die ein spontanes Laden oft ebenso unmöglich gestaltet. Hier wurde zwar mit der Einigung auf den Mennekes-Stecker für die Zukunft Abhilfe geschaffen, doch die anderen Systeme existieren zunächst einmal weiter.

Was fordert der ACE?

Der ACE Auto Club Europa spricht sich für ein intelligentes Gesamtpaket aus – mit folgenden Maßnahmen, von denen sowohl Privatkunden als auch Gewerbetreibende profitieren sollen.

Kaufprämien für Privatkunden:

- 1. Die Einführung einer Kaufprämie in Höhe von 5.000 Euro für Privatkunden bei der Anschaffung eines maximal 50.000 Euro teuren E-Autos – also entweder eines vollelektrischen Fahrzeugs oder eines Plug-in-Hybrids mit einer Mindestreichweite von 50 km**

Bisher stellen Privatleute den kleinsten Anteil an Elektrofahrzeughaltern, da sie bisher noch keinen Vorteil in der Nutzung der Technologie sehen. Zwei Drittel der derzeit zugelassenen E-Mobile sind Dienstwagen oder Flottenfahrzeuge, nur ein Drittel wird von Privatleuten gefahren.

Andere Industrienationen gehen als gutes Beispiel voran und zeigen, dass eine erfolgreiche Markteinführung und gesteigerte Attraktivität von Kaufanreizen abhängen. Elektrofahrzeuge sollen für Normalverdiener erschwinglich werden und nicht Gutverdiener subventionieren. Deswegen soll eine Kaufprämie gezielt den Erwerb günstiger Fahrzeuge fördern.

Eine finanzielle Förderung belastet die Staatskasse im Grunde nicht zusätzlich. Dies zeigt ein Rechenbeispiel: Bei veranschlagten Kosten von ca. 30.000 Euro beläuft sich die Mehrwertsteuer auf knapp über 5.000 Euro. Eine Kaufprämie in der gleichen Höhe kann also durch die Mehrwertsteuer gegenfinanziert werden. Steigt der Anteil der Fahrzeuge, steigen auch die Einnahmen aus der Mehrwertsteuer.

- 2. Die Einführung einer Kaufprämie in Höhe von 500 Euro für Privatkunden bei der Anschaffung eines elektromobilen Zweirads (Pedelec oder E-Bike)**

Die Förderung von Elektrorädern fördert den Markt besonders im Stadtverkehr, wirkt sich

positiv auf die Umweltbilanz aus und führt zur Entlastung der urbanen Verkehrsinfrastruktur.

Sonderabschreibungsmöglichkeiten für Geschäftskunden:

3. Die Einführung einer Sonderabschreibungsmöglichkeit für Gewerbetreibende, gestaffelt nach Jahren

Besonders im Gewerbebereich sind Steuererleichterungen sinnvoll, da hier die Kostennachteile gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen bedeutend kleiner sind. Unternehmen können auf diese Weise vom Kauf von Elektrofahrzeugen als Dienstwagen oder Flottenfahrzeugen überzeugt werden. Sie dienen als Türöffner für Elektromobilität, indem sie mittelfristig einen Gebrauchtwagenmarkt schaffen.

Ausbau der Ladeinfrastruktur:

4. Die Förderung von Ladestationen durch die Abschaffung des geldwerten Vorteils beim Laden am Arbeitsplatz sowie die Einführung von Subventionen für privat eingerichtete Ladesäulen

Die meisten Fahrzeuge sind eher „Stehzeuge“, sie stehen unter anderem acht Stunden pro Tag am Arbeitsplatz. Durch zusätzliche Ladesäulen verbessert sich zum einen die Ladeinfrastruktur, zum anderen können Bedenken hinsichtlich einer zu geringen Reichweite beseitigt werden.

5. Die Förderung des flächendeckenden Ausbaus der Ladeinfrastruktur unter Berücksichtigung von vereinheitlichten Ladebezahlssystemen

Der Wildwuchs unter den Ladesystemen hat zu einer negativen Wahrnehmung der schon vorhandenen Infrastruktur geführt. Hier gilt es gegenzuhalten. Ein einheitliches Bezahlssystem mit EC-Karte ist die einzig praktikable Lösung, ein neues zusätzliches Abrechnungssystem ist nicht notwendig.



Warum ist ein neues Konzept der Förderung der Elektromobilität notwendig?

Steigende Kraftstoffpreise und der Rückgang der Ressourcen verlangen nach alternativen Antrieben, um die Mobilität der Menschen zu erhalten.

Besonders in Ballungsräumen werden die Bürger durch Lärm- und CO₂-Emissionen belastet, was durch Elektromobilität aktiv aufgefangen wird.

Vor allem Normalverdiener sollen die Möglichkeit bekommen, sich ein Elektrofahrzeug zu kaufen – neu oder gebraucht. Je mehr neue Elektrofahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind, desto höher ist ihre Sichtbarkeit, was wiederum die problemlose Nutzung im Auto-Alltag aufzeigt und zusätzliche Kaufanreize setzt. Auch kommen auf diese Weise mittelfristig immer mehr Elektrofahrzeuge auf den Gebrauchtwagenmarkt – und werden so für noch mehr Menschen erschwinglich.

Bislang wurde bei der Förderung der Elektromobilität in Deutschland das „Gießkannenprinzip“ angewandt: Einerseits wurden viele kleinteilige Projekte bezuschusst – ohne Koordination und mit kaum nachweisbaren Erfolgen. Andererseits flossen Milliarden in die Förderung von Forschung und Entwicklung – aber ohne dass dies der E-Mobilität in Deutschland zum Durchbruch verhalf.

Europäische Nachbarländer haben zwar auf den ersten Blick ähnliche Programme, sind in der Umsetzung und Höhe der Anreize jedoch konsequenter. Bestes Beispiel ist hier Norwegen: Das skandinavische Land hat die Ladeinfrastruktur über Jahre konsequent aufgebaut und erlässt massiv Steuern (konkret: die Mehrwert- und die Zulassungssteuern), was in Summe etwa die Hälfte des Anschaffungspreises ausmacht. Das dichte Netz jederzeit verfügbarer Ladesäulen vermittelt ein Gefühl der Sicherheit – und die umfangreiche Anschubfinanzierung war derart erfolgreich, dass sie nun ab 2018 ausläuft.

Fakt ist, dass die bisherigen Fördermaßnahmen in Deutschland nahezu wirkungslos verpufft sind, da sie weder koordiniert noch ausreichend oder zielgerichtet waren. Es fehlt ein grundsätzliches Bekenntnis zur Elektromobilität ohne Wenn und Aber, deshalb spricht sich der ACE für ein umfassendes Gesamtkonzept aus, dessen zentrales Element Prämien für Privatkunden beim Kauf eines Elektroautos oder E-Zweirades sind.

Stand: Juni 2015