

Elektroautos nur noch Ladenhüter?

VERKEHR Die Zulassungszahlen für Elektroautos gehen zurück. Bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen – das Ziel der Bundesregierung gerät in weite Ferne. **VON RALF HENNINGSEN**

FLensburg Gestern noch gefeiert als ökologische Zukunft der individuellen Fortbewegung, heute schon ein Ladenhüter: Elektroautos führen in Deutschland ein Nischendasein. Laut Kraftfahrtbundesamt hat sich der Anteil alternativer Antriebe am Pkw-Bestand 2014 im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert – er liegt immer noch bei 1,6 Prozent. Doch es sind keineswegs Elektroautos, die den Großteil der alternativen Antriebe ausmachen. Wer sich in Deutschland nicht für einen Benziner oder Diesel entscheidet, greift meist zum Gasantrieb. Von 62,4 Millionen in Deutschland angemeldeten Fahrzeugen tanken 500 000 Flüssiggas, 107 754 sind Hybride mit Verbrennungs- und Elektromotor und lediglich 18 948 Fahrzeuge werden ausschließlich mit Strom angetrieben. Anfang 2015 betrug der Anteil der Fahrzeuge mit Elektromotor also 0,2 Prozent.



Bei der 5. Nordeuropäischen E-Mobil-Rallye werben an diesem Wochenende Teilnehmer in 30 Fahrzeugen für die batteriebetriebene Fortbewegung. Gestern fuhr der Tross von Flensburg ins nordfriesische Enge-Sande, heute ist Sonderburg (DK) das Ziel.

Acht Mal so viele müssten es sein, um die Pläne der Bundesregierung für das Jahr 2020 zu erfüllen. Bis dahin sollten es eine Million Elektroautos sein, hat die Kanzlerin vor fünf Jahren postuliert. Ohne diese Million werden die Autobauer ihre Flottenverbräuche nicht so senken können, wie es Brüssel verlangt, und die Bundesregierung wird ihre Klimaversprechen nicht einhalten können.

Dass aus der Million nichts mehr wird, ist nicht nur Statistikern klar. Immerhin ging die Zahl der neu zugelassenen Elektroautos im April sogar zurück: Um minus 23 Prozent bei den reinen Elektroautos und um minus 21 Prozent bei den Hybriden, verglichen mit dem

Vormonat. Der gesamte Pkw-Markt schrumpfte im gleichen Zeitraum saisonbedingt nur um zehn Prozent.

Keine gute Ausgangsposition für die Halbzeitbilanz, die die Bundesregierung am 15. und 16. Juni in Berlin ziehen will. „Stark in den Markt“ ist das Motto ihrer Konferenz zum Thema Elektromobilität. Doch Privatkunden machen um Elektroautos eher einen großen Bogen, weil zu viele Fragen ungeklärt sind – 134 Jahre nach der Erfindung des ersten Elektroautos durch den Franzosen Gustave Trouvé. Das erste Benzinauto von Carl Benz erblickte erst vier Jahre später (1885) das Licht der Welt.

Statt Privatkunden sollen nun Unternehmen den Trend umkehren und ihre Flotten elektrifizieren. In einem Brandbrief an Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) haben 14 Abgeordnete der Großen Koalition eine Sonderabschreibung gefordert, die gewerbliche Kunden beim Kauf eines Elektroautos geltend machen können. Auf 200 Millionen Euro müsste Schäuble durch diese Sonder-Afa verzichten, berichtet das Handelsblatt. Nicht viel im Vergleich zur Abwrackprämie, bei der 2009 zwei Millionen Autokäufer mit fünf Milliarden Euro gefördert wurden. Mit zweifelhaftem Nutzen für die Umwelt.

„Die Industrie baut das, was sich verkaufen lässt“

INTERVIEW Autoexperte Prof. Ferdinand Dudenhöffer über die Zukunft der Elektromobilität

Alle Jahre wieder werden Elektroautos als Fortbewegungsmittel gepriesen – das geht schon seit 1898 so. Doch die Kunden spielen nicht mit. Platz da gerade wieder eine Innovationsblase?

Das hängt ganz von den Politikern ab. Elektromobilität ist teuer und setzt eine Infrastruktur an Ladesäulen voraus. Wenn die Vorteile des leisen und emissionslosen Fahrens in Städten nicht irgendwie honoriert werden, scheidet die Umsetzung. Nehmen Sie China – da wird jedes Elektroauto mit bis zu 13 000 Euro gefördert. Oder die Londoner



F. Dudenhöffer leitet das Center Automotive Research der Uni Duisburg-Essen.

Wie könnte das in Deutschland praktisch aussehen?

Wir haben im Dezember einen Plan vorgelegt: Drei Jahre lang wird jeder Liter Treibstoff mit einem Cent Aufschlag belegt.

Citymaut, die Elektroautos nicht zahlen müssen. Eine intelligente Maut besteuert nicht die Autobahnen, sondern den Verkehr in den Städten.

Von dem Geld könnte die Infrastruktur in den 60 größten Städten ausgebaut werden, kombiniert mit kostenlosem Strom, kostenlosen Parkplätzen und 4000 Euro Prämie beim Elektroauto-Kauf.

Stattdessen wird die Bundesregierung nun wohl eine Sonderabschreibung für gewerblich genutzte Elektroautos einführen.

Damit jubeln sie nur für zwei, drei Jahre den Markt der Plug-in-Hybriden hoch, kriegen aber keine Ladeinfrastruktur aufgebaut. Fahrer von Firmenwagen haben eine Tank-

karte – wegen 30 Kilometer elektrischer Reichweite stecken die kein Ladekabel ein.

Hat die Industrie vielleicht kein Interesse an der Elektromobilität?

Die Industrie baut das, was sich verkaufen lässt. Nachdem die Kanzlerin eine Million Elektroautos bis 2020 versprochen hat, sind die Autobauer vorgeprescht und haben neue Werke gebaut, wurden aber von der Politik hängen gelassen. Dabei hängt die Autoindustrie nicht an Deutschland, aber Deutschland hängt an der Autoindustrie. **RHE**

PARKETT-GEFLÜSTER

VON STEFAN WOLFF



Woher kommt das Wachstum?

Beim Blick auf die deutsche Wirtschaft scheint nichts mehr, wie es gewesen war und gewohnt ist. Die Konjunkturdaten künden von einem robusten Aufschwung, doch wo dieser Aufschwung herkommt, wird erst auf den zweiten Blick klar. Denn der Export ist im 1. Quartal sogar geschrumpft. Bei der Industrieproduktion hat es ebenfalls einen Rücksetzer gegeben.

Das klassische deutsche Wachstumsmodell scheint damit ausgedient zu haben. Denn die positiven Akzente setzen der Konsum und das Baugeschäft. Schon lange hatten Volkswirte darauf aufmerksam gemacht, dass steigende Löhne und ein sicherer Arbeitsmarkt die Kaufkraft der Deutschen stärken würden. Die angekündigten negativen Aspekte lassen sich dagegen (vorerst) nicht erkennen. Weder hat der Mindestlohn eine Million Jobs vernichtet noch hat die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Produkte gelitten. Für letztere Entwicklung ist zu einem Gutteil der schwache Euro verantwortlich, der dafür gesorgt hat, dass die Preise für deutsche Waren und Güter im Dollarraum konkurrenzfähig bleiben.

Der Euro wird weiterhin ein wichtiger Faktor bleiben. Es gibt aber auch andere Indizien, die darauf hindeuten, dass die Wirtschaft wieder in den gewohnten Trott verfallen wird. So sind die Auftragseingänge der deutschen Automobilbranche wieder kräftig angezogen. Auch in der Industrie haben sich im April die Bücher wieder gefüllt. Die Schornsteine dürften also bald wieder in der erhofften Manier rauchen.

Natürlich hängt viel davon ab, wie und ob die Weltwirtschaft wieder in Fahrt kommt. Die USA haben sich in den vergangenen Monaten als zuverlässiger Abnehmer deutscher Waren erwiesen. Das sich verlangsamende Wachstum in China haben die meisten Unternehmen einkalkuliert. Wenn die Exporte wieder anziehen sollten, bedeutet das im Umkehrschluss nicht, dass es mit der deutschen Konsumfreude schon wieder vorbei sein muss. Ganz im Gegenteil deuten die aktuellen Arbeitskämpfe darauf hin, dass auch in den kommenden Wochen ordentliche Schlucke aus der Lohnpulle drin sein dürften. So drohen von der Konjunkturseite her zumindest im Moment kaum Gefahren.