
Elektrobonus: Fachleute wünschen sich flexiblere Verteilung

Nach den ursprünglichen Plänen der Bundesregierung aus dem Jahr 2008 sollten bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen fahren. Nahezu zehn Jahre später und knapp drei Jahre vor dem Stichtermin ruderte Bundeskanzlerin Angela Merkel jedoch zurück: So wie es derzeit aussehe, werde dieses Ziel wohl nicht erreicht, räumte die Kanzlerin Mitte vergangenen Jahres ein. Daran konnten auch die staatlichen Prämien und Steuervorteile bislang nichts ändern, mit denen der Kauf von Elektroautos attraktiver und angekurbelt werden soll.

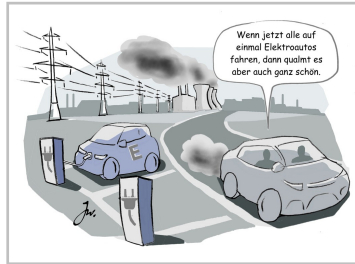
Insgesamt 600 Millionen Euro schwer ist der Fördertopf für Elektroautos. Seit Einführung des so genannten Umweltbonus zur Förderung des Absatzes von batteriebetriebenen Fahrzeugen im Juli 2016 wurden nach Auskunft des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) jedoch erst rund 65 Millionen Euro genutzt. Bislang registrierte die Behörde nach Angaben des Goslar Instituts für verbrauchergerechtes Versichern lediglich 46 897 Anträge auf einen Zuschuss für den Erwerb eines E-Autos. Damit wurden bisher nur rund zehn Prozent der gesamten zur Verfügung stehenden Fördermittel nachgefragt.

Der Erwerb eines reinen Elektroautos wird mit 4000 Euro bezuschusst, für Hybridautos gibt es 3000 Euro. Für diese Kaufprämien für Elektroautos kommen je zur Hälfte der Bund und die jeweiligen Hersteller auf. Doch das reicht offenbar nicht aus, um über die höheren Anschaffungskosten, die begrenzte Reichweite und die noch unzureichende Ladeinfrastruktur hinwegzuhelfen.

Deshalb sprechen sich einige Experten inzwischen dafür aus, die Fördermittel flexibler einzusetzen: So hält es etwa BAFA-Präsident Andreas Obersteller für sinnvoll, wenn die neue Bundesregierung einen Teil des Budgets umwidmen und für die Förderung privater Ladeinfrastruktur bereitstellen würde. Dabei denkt der BAFA-Chef auch daran, einen Teil der Fördermittel zu nutzen, um den Bau von privaten Ladesäulen zu subventionieren. Denn eine eigene Ladestation daheim könnte mehr Autofahrer als bislang dazu bewegen, sich mit einem E-Auto anzufreunden, sind sich die Fachleute sicher. Sie halten deshalb die Förderung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für ebenso notwendig wie die Bereitstellung von Fördermitteln für private Ladeeinrichtungen, wenn die Wende im Verkehrsbereich hin zu einer umweltverträglicheren und nachhaltigeren Mobilität gelingen soll. Schließlich will die Bundesregierung mit dem Umweltbonus einen „nennenswerten Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffbelastung der Luft bei gleichzeitiger Stärkung der Nachfrage nach umweltschonenden Elektrofahrzeugen um mindestens 300 000 Fahrzeuge“ leisten.

Mit den zur Verfügung stehenden 600 Millionen Euro könnte diese Zielgröße nach Ansicht von Obersteller rein theoretisch erreicht werden – wenn es denn mehr Lademöglichkeiten, öffentliche wie private, sowie mehr attraktive E-Autos mit ausreichendem Aktionsradius und zu wettbewerbsfähigen Preisen gäbe. Das angestrebte Ziel von einer Million Elektroautos auf den heimischen Straßen ist nach dem derzeitigen Stand der E-Mobilitätsentwicklung jedoch noch in weiter Ferne. Deshalb sollten die Fördermittel des Bundes vielleicht intelligenter eingesetzt werden als bisher, geben Beobachter zu bedenken. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Elektroautos.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut