



Dr. Uwe Kunert, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin
Der Beitrag gibt die Meinung des Autors wieder.

Subventionen für E-Autos?

„Es ist nicht die Aufgabe des Staates, beim Absatz von Autos behilflich zu sein.“ Dieser knappen Antwort von Bundesfinanzminister Schäuble auf die Forderung nach einer Kaufprämie für Elektroautos ist eigentlich nichts hinzuzufügen, wären da nicht die anhaltenden Begehrlichkeiten der Automobilindustrie auf Unterstützung durch die Steuerzahler, die von einer wachsenden Zahl von Politikern fast jeder Partei mitgetragen werden. Trotz jahrzehntelanger Erfahrungen mit der Beständigkeit und Schädlichkeit mancher Subvention formieren sich Interessenvertreter, um mit einer Kaufprämie den Absatz von E-Autos zu beleben. Jedoch gibt es kaum einen guten Grund, diesem Begehren nachzugeben. Ganz im Gegenteil, die Maßnahme wäre in ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht bedenklich:

So ist das Ziel von einer Million E-Autos bis 2020 eine willkürliche Festlegung im Koalitionsvertrag, die sachlich durch nichts begründet ist. Eine Kaufprämie zur Erreichung dieses Ziels würde derzeit technologiespezifisch wirken, indem sie einseitig batterieelektrische Antriebe fördert und so die Marktchancen anderer innovativer Antriebe verringert. Denn es ist noch keinesfalls ausgemacht, welche Technologien mit einer verbesserten ökologischen Wirkung in Zukunft die Akzeptanz der Kunden finden. Mit einer Einbindung in das fluktuierende Stromangebot erneuerbarer Energien könnten beispielsweise die Brennstoffzelle oder Power-to-Gas beziehungsweise Power-to-Liquid-Konzepte überlegen sein, zumal letztere die vorhandene Infrastruktur zur Verteilung von Kraftstoffen nutzen könnten.

In der Ökobilanz schneiden E-Autos nicht besser ab als moderne Verbrennungsmotoren, wenn man die Vorketten der Produktion (Fahrzeug und Kraftstoffe) und die Betriebsphase angemessen berücksichtigt – dies selbst bei dem erheblichen Öko-Strom-Anteil in Deutschland. Außerdem werden subventionierte Autos überwiegend zusätzliche Fahrzeuge sein, mit denen zusätzliche Fahrleistung generiert wird, wie das Beispiel Norwegen zeigt. Darüber

hinaus hätte eine Erweiterung der Pkw-Flotte unerwünschte Verteilungswirkungen zur Folge, die nur bei erheblichen ökologischen Vorteilen hinnehmbar wären. Vor allem wohlhabende Haushalte würden von subventionierten Zweit- und Drittfahrzeugen profitieren – dies kann politisch nicht gewollt sein.

Auch die Förderung der Wettbewerbschancen der deutschen Automobilbauer ist kein gutes Argument zur Unterstützung einer Industrie, die wirtschaftlich hervorragend dasteht, aber die Regeln staatlicher und überstaatlicher Instanzen mit Trickserien bei Verbrauchs- und Abgastests missachtet. Ordnungspolitisch vertretbar sind allenfalls die bereits reichlich gewährten Unterstützungen für Forschung und Entwicklung der E-Auto-Branche.

Ein Motiv der Autoindustrie für die Forcierung höherer Stückzahlen von E-Autos liegt in ihrer CO₂-Verrechnung im Rahmen der EU-Regulierung: Bei der Überprüfung der Einhaltung der Grenzwerte werden E-Autos als vermeintlich schadstoffarm mit sogenannten „Super-Credits“ mehrfach gewichtet und verbessern so rein rechnerisch die CO₂-Bilanz einer Fahrzeugflotte. Ökologisch sinnvoll wäre es, realistische Verbrauchswerte anzusetzen und diese in Zukunft deutlicher zu senken. Unrealistische Verbrauchsangaben sind mittlerweile auch für E-Autos nachgewiesen.

Wohlmeinende Vorschläge, die Kaufprämie aus einer höheren Energie- oder umgestalteten Kfz-Steuer zu finanzieren, leiden nicht nur an Umsetzungsproblemen. Sie machen die Wirkung einer Kaufprämie kaum besser: Sie bleibt eine ökonomisch nicht gerechtfertigte Subvention mit unschönen Mitnahme- und Verteilungseffekten. Im Verkehrssektor würden diese Mittel dringend für bessere Zwecke benötigt, etwa zur Sicherung der weiteren Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs. Statt der Anschaffung von Autos sollte die Politik besser den Ausbau der Elektromobilität auf Schienen unterstützen.



DIW Berlin – Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung e. V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
T +49 30 897 89 -0
F +49 30 897 89 -200
83. Jahrgang

Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake
Prof. Dr. Tomaso Duso
Dr. Ferdinand Fichtner
Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.
Prof. Dr. Peter Haan
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Dr. Kati Krähnert
Prof. Dr. Lukas Menkhoff
Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.
Prof. Dr. Jürgen Schupp
Prof. Dr. C. Katharina Spieß
Prof. Dr. Gert G. Wagner

Chefredaktion

Sabine Fiedler
Dr. Kurt Geppert

Redaktion

Sylvie Ahrens-Urbaneck
Renate Bogdanovic
Dr. Franziska Bremus
Sebastian Kollmann
Dr. Peter Krause
Marie Kristin Marten
Ilka Müller
Dr. Wolf-Peter Schill

Lektorat

Dr. Markus M. Grabka

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49-30-89789-249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 74
77649 Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. (01806) 14 00 50 25
20 Cent pro Anruf
ISSN 0012-1304

Gestaltung

Edenspiekermann

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit Quellen-
angabe und unter Zusendung eines
Belegexemplars an die Serviceabteilung
Kommunikation des DIW Berlin
(kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.