



8. November 2019 Förderung von Elektromobilität

*Oswald Metzger*  
Stellvertretender Vorsitzender der Ludwig-Erhard-Stiftung

Die „Verkehrswende“ auf den Spuren der „Energiewende“

**Mit Milliarden Euro wird jetzt der Absatz von E-Autos und der Aufbau von Ladesäulen gepusht. Die**

### **„Subventionitis“ erinnert fatal an die Energiepolitik.**

Denn sie wissen nicht, was sie tun, möchte man losschreien, wenn man sich die teuren und widersprüchlichen Ergebnisse des jüngsten „Autogipfels“ vor Augen führt. Die Lobbyarbeit der Automobilindustrie, die mit ihrer Abgas-Manipulationssoftware dem Dieselmotor fast den Todesstoß versetzt und damit der klimabewegten Öko-Szene erst so richtig den Weg für ihren Anti-Auto-Furor geebnet hat, kommt wieder in Schwung. Am Tag, als die Kanzlerin mit VW-Chef Herbert Diess in Zwickau den Produktionsbeginn des ID.3-Elektroautos feierte, lieferte die Politik abends dann beim „Autogipfel“ die teure Subventions-Begleitmusik.

### **Ein Ding der Unmöglichkeit**

Für reine Elektroautos wird die bisher auf Ende 2020 befristete Kaufprämie in Höhe von 4.000 Euro verlängert (wohl bis 2025) und deutlich erhöht. Für Fahrzeuge unterhalb eines Nettolistenpreises von 40.000 Euro gibt es eine Erhöhung des Zuschusses um 50 Prozent auf 6.000 Euro. Für Autos über 40.000 Euro gibt es bis zu einer Höchstgrenze von 65.000 Euro immer noch eine Zuschusserhöhung um 25 Prozent auf 5.000 Euro. Auch die Ladesäulen-Infrastruktur soll massiv mit Milliardensummen aus Steuergeldern gefördert werden. Von drei Milliarden Euro in den kommenden Jahren ist die Rede. In den kommenden zwei Jahren sollen 50.000 neue öffentliche Ladepunkte entstehen. Die Automobilwirtschaft soll davon 15.000 beisteuern, die aber auf ihren eigenen Betriebsgeländen stehen und deshalb wohl eher den Mitarbeitern als der Öffentlichkeit nützen werden.

Auch die schon bisher geltende Teilung der Kosten zwischen Staat und Automobilwirtschaft für den Kaufzuschuss von Elektro-Autos hat einen Pferdefuß. Während die Kosten für den hälftigen Staatsanteil transparent den Bundeshaushalt und damit die Steuerzahler belasten, können sich die Fahrzeughersteller ihren hälftigen Anteil über den von ihnen kalkulierten Nettolistenpreis recht einfach von den Käufern refinanzieren lassen. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Man kann sich schon freiwillig und großzügig an Kaufprämien beteiligen, wenn man selbst die Verkaufspreise kalkuliert.

Von „Technologieoffenheit“ fabulieren Politiker gern, wenn es um die klimaneutrale Motorisierung der Autos geht. Doch der „Autogipfel“ setzt wie der VW-Konzernchef voll auf das batteriebetriebene Elektroauto. Ein Wahnsinn, wenn man um den zusätzlichen Strombedarf weiß, den Millionen von E-Mobilen generieren werden. So viel CO<sub>2</sub>-neutralen Strom zusätzlich zu produzieren, ist ein Ding der Unmöglichkeit – nicht nur in Dunkelflautezeiten, wenn die Sonne nicht scheint und der Wind nicht weht.

### **Ökonomisches und ökologisches Desaster**

Noch beim „Klimagipfel“ Ende September lobte sich die Regierungskoalition für den gefundenen marktwirtschaftlichen Weg einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Damit sollten die Treibhausgasemissionen im Verkehrs- und Gebäudesektor zunächst mit einer aufwachsenden Abgabe pro Tonne CO<sub>2</sub>-Emission belastet werden und dann ab 2025 in ein echtes Emissionshandelsystem mit einer Preisbildung am Markt überführt werden. Doch an den Markt

glauben weder Christ- noch Sozialdemokraten, erst recht nicht Grüne und Linke. Also wird subventioniert auf Teufel komm raus.

Die Politik gibt mit Steuerprämien den vorgeblich richtigen CO<sub>2</sub>-Minderungspfad vor, statt die Konsumenten und Produzenten den effizientesten Weg selbst finden zu lassen. Für den kurzsichtigen und falschen Weg der Elektromobilität Milliarden Euro allein für den Aufbau einer flächendeckenden Ladepunktinfrastruktur in die Hand nehmen zu wollen, ist ein historischer Treppenwitz. Man sollte sich in Erinnerung rufen, dass etwa das heutige flächendeckende Tankstellennetz für die Automobilität in Deutschland ohne jegliche staatliche Subventionen entstanden ist.

Die Parallelen zur sogenannten Energiewende muss man also überhaupt nicht konstruieren. Sie liegen auf der Hand. Auch dort wurde mit der staatlich verordneten Einspeisevergütung für Ökostrom samt seinem Einspeisevorrang ins Stromnetz ein sündhaft teures System aufgebaut, dessen gigantische Kosten in keinem Verhältnis zu seinem Nutzen stehen. Im Gegenteil: Privatverbraucher und Unternehmen werden nicht nur mit den höchsten Strompreisen der Welt traktiert, sondern zunehmend geht auch die Versorgungssicherheit verloren. Für die staatliche Planwirtschaft bei der Energiewende zahlt Deutschland bereits heute einen hohen Preis. So wie die „Verkehrswende“ in Bezug auf die Elektromobilität heute angelegt ist, droht uns ein zweites ökonomisches wie ökologisches Desaster.

*Oswald Metzger ist stellvertretender Vorsitzender der Ludwig-Erhard-Stiftung.*