

ANTRIEBSWENDE

## Betreutes Arbeiten

**Jedes Elektroauto subventioniert der deutsche Steuerzahler mit bis zu 20.000 Euro. Gleichzeitig melden die Autokonzerne Traumrenditen. Das Verwöhnprogramm für die Branche ist innovationsfeindlich, ökologisch fragwürdig und sozial ungerecht.**

Schon vor Monaten stand für Mark Pohlmann fest: Sein nächster Firmenwagen wird ein Elektroauto. Das ist für den IT-Unternehmer keine Frage des Geldes, sondern des Prinzips. "Verbrenner, die vor allem Öl in Abwärme verwandeln, sind für mich einfach nicht mehr zeitgemäß", sagt der 51-jährige Hamburger.

Umso verblüffter war Pohlmann, wie günstig ihn sein neuer VW ID.3 kommen würde: Die Sonderzahlung für das Leasingfahrzeug entspricht exakt der staatlichen E-Auto-Kaufprämie von 6000 Euro, "faktisch also null". Die monatliche Rate beträgt 200 Euro. Die Privatnutzung muss Pohlmann lediglich mit 0,25 Prozent des Listenpreises pro Monat versteuern - bei einem Verbrennerfahrzeug wäre es viermal so viel. "Und die Ladestation in meiner Garage kriege ich dank des staatlichen Zuschusses auch fast umsonst."

Einerseits freut sich der technikbegeisterte Pohlmann darauf, demnächst elektrisch zu fahren. Andererseits ärgert er sich über den, wie er es nennt, "Subventionswahnsinn": "Es sind am Ende ja auch meine Steuern, die da vergeudet werden."

Seit Juli rollen mehr als eine Million vollelektrische oder teilelektrische Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen. Allein binnen der ersten sieben Monate 2021 wurden quer durch die Republik 174.000 reine Stromer und 194.000 Plug-in-Hybride neu zugelassen. Ihr Anteil am Gesamtabsatz aller Neuwagen liegt damit aktuell bei fast 23 Prozent - nach lediglich 8,5 Prozent im Vorjahr. Damit werden hierzulande schon mehr Fahrzeuge mit Akku-Antrieb verkauft als Diesel-Pkws. Eine Zeitenwende.

Doch der Preis für diesen künstlich entfachten Boom ist enorm. Laut Berechnungen der Research-Einheit der Deutschen Bank spendern die Steuerzahler hierzulande jedes Elektroauto über direkte Zuschüsse wie Kaufprämien und Rabatte bei der Kfz-Steuer im Vergleich zu vergleichbaren Verbrennern über die Nutzungsdauer des Fahrzeugs hinweg mit mehr als 15.000 oder sogar 20.000 Euro, je nach Fahrzeugklasse.

Die beiden Analysten von Deutsche Bank Research, Eric Heymann und Katharina Knuth, ziehen einen drastischen Vergleich: So gaben die öffentlichen Haushalte im Jahr 2019 pro Schüler lediglich 8200 Euro aus. Die Vorfahrt der Elektromobilität werde "teuer erkauf", schlussfolgern die beiden.

In der Tat: Rund um die Elektromobilität ist ein neuer Subventionswahnsinn ausgebrochen, der ein erstrebenswertes Ziel - weniger CO<sub>2</sub> - Ausstoß im Straßenverkehr - zu einem horrenden Preis erkaufte: -BMW, Daimler und Volkswagen schreiben Rekordgewinne - auch weil ihnen vom Staat zahlreiche Investitionsrisiken für den Elektroumbau abgenommen werden.

-Die CO<sub>2</sub> - Einsparung in der Elektromobilität ist teuer, andere Methoden des Klimaschutzes sind deutlich effizienter.

-Durch die Festlegung auf eine Technologie behindern die E-Auto-Subventionen die ergebnisoffene Suche nach den besten Methoden für den Klimaschutz - und bremsen im Extremfall Innovationen, statt sie zu fördern.

-Und schließlich sind die E-Auto-Subventionen unsozial, weil sie all jene begünstigen, die sich ein neues Auto leisten und zu Hause aufladen können.

1. Hohe Kosten, wenig Wirkung Um durch Elektromobilität eine Tonne an klimaschädlichem Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) einzusparen, muss der Staat im Zuge des aktuellen Subventionsregimes 800 bis 1000 Euro aufwenden. Zum Vergleich: Im europäischen Emissionshandel (ETS) werden derzeit pro Tonne CO<sub>2</sub> lediglich 50 Euro fällig. "Rein rechnerisch könnten mit den Ausgaben, die für die Vermeidung einer Tonne CO<sub>2</sub> durch die Umstellung auf Elektroautos eingesetzt werden, 16 bis 20 Tonnen CO<sub>2</sub> an anderer Stelle innerhalb des EU-ETS vermieden werden", erläutern die DB-Research-Analysten.

Elektroautos sind über ihren gesamten Lebenszyklus betrachtet zwar klimafreundlicher als Verbrenner (siehe die Analyse auf Seite 48). Doch dieser Vorsprung fällt gegenüber anderen Methoden der CO<sub>2</sub> - Vermeidung überschaubar aus. Eine Studie der Boston Consulting Group im Auftrag des Bundesverbands der Deutschen Industrie kommt beispielsweise zu dem Ergebnis, dass sich CO<sub>2</sub> im Verkehrssektor besonders effizient durch eine konsequente Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf die Bahn erzielen ließe. Entsprechende Bekenntnisse finden sich auch in den Programmen aller demokratischen Parteien - politisches Handeln folgt daraus aber kaum. 125 Kilometer Autobahnen oder Bundesstraßen seien im vergangenen Jahr neu gebaut oder erweitert worden, sagt Cem Özdemir (Grüne), Vorsitzender des Verkehrsausschusses

im Bundestag. Neue Bundesschienenwege gingen hingegen nicht in Betrieb.

Laut Jürgen Kühling, dem Vorsitzenden der Monopolkommission, steht die fehlkonstruierte Subventionierung von Elektroautos exemplarisch für ein allgemeines Problem. Politiker würden viel zu oft in das Marktgeschehen intervenieren, ohne zuvor die ökonomischen Effekte in Kosten-Nutzen-Analysen genau herauszuarbeiten. "Das wird künftig immer wichtiger werden, da eine Vielzahl von Instrumenten um knappe Förderbudgets konkurriert", sagte Kühling.

Im Extremfall behindern die Subventionen klimaschonende Innovationen, anstatt sie zu beschleunigen: Die Kaufprämie mindert den Anreiz für die Hersteller, möglichst schnell Elektroautos für den deutschen Markt zu entwickeln, die sich auch ohne Stütze vom Staat verkaufen lassen.

Die Ausgestaltung der Kaufprämien hat zudem einen Boom bei den ökologisch fragwürdigen Plug-in-Hybriden, kurz PHEV, ausgelöst: Sie werden vom Staat mit 4500 Euro Prämie bis 40.000 Euro Nettolistenpreis und 3750 Euro bis 65.000 Euro Listenpreis fast so sehr gehätschelt wie echte Elektroautos (sogenannte BEV). Für die gibt es vom Staat 6000 Euro bis 40.000 Euro und 4500 Euro bis 65.000 Euro.

Dabei haben Plug-in-Hybride eine deutlich schlechtere Ökobilanz, was vor allem daran liegt, dass diese Fahrzeuge nur auf einem Bruchteil der Strecken im reinen Elektromodus gefahren werden. Grünen-Politiker Özdemir spricht von "staatlich subventioniertem Klimabetrug": "Viele fahren fast ausschließlich mit dem fossilen Verbrenner und nutzen die E-Mobilität nur zur Startbeschleunigung an der Ampel."

Darauf deutet auch eine Umfrage der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) hin. 53 Prozent der befragten Fuhrparkleiter vermuten, "dass einige der Dienstwagenberechtigten einen PHEV wie einen klassischen Verbrenner fahren."

Auch bei den batterieelektrischen Fahrzeugen befördert die Kaufprämie perverse Fehlanreize. So fließt sie auch an Käufer, die ihr Fahrzeug nicht mit klimaneutralem Wind- und Solarstrom betanken, sondern mit Strom zum braunkohlelastigen Billigtarif. Und weil die Prämie bis zu einem Fahrzeugpreis inklusive Mehrwertsteuer von gut 77.000 Euro gezahlt wird, entwickeln die deutschen Autohersteller vor allem Elektroautos der Mittel-, Ober- und Luxusklasse, gerne auch in der SUV-Variante. In diesen Segmenten winken nun einmal die größten Gewinnmargen. Doch auch bei Batteriefahrzeugen gilt: je kleiner und leichter, desto ökologischer.

Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU), Umweltministerin Svenja Schulze (SPD) und Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) scheint das alles nicht zu stören. Ihr dezidiertes Ziel lautet, den Absatz neuer Elektrofahrzeuge so schnell wie möglich anzukurbeln. Allein für die bis Ende 2025 verlängerte Kaufprämie dürfte der Bund dieses Jahr mehr als zwei Milliarden Euro bereitstellen - Tendenz steigend. Eine Deckelung ist nicht vorgesehen.

"Für den Markthochlauf ist dieses Instrument wichtig und richtig. Für die Zukunft unseres Geschäftsmodells ist es aber nicht entscheidend", sagt BMW-Chef Oliver Zipse über die Kaufprämie. "Wir sind auch der Meinung, dass in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts der Fokus noch stärker auf dem Aufbau der Ladeinfrastruktur liegen sollte - sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich."

Allerdings ist auch die Frage berechtigt, warum elektrische Ladesäulen eine öffentliche Aufgabe sein sollen. Der Staat plant schließlich auch keine Tankstellennetze. Und Elektro-Pionier Tesla hat es auch ohne Gehhilfe aus dem Verkehrsministerium geschafft, sein Netz von elektrischen "Superchargern" über ganz Europa zu legen.

Doch im Umgang mit Deutschlands Vorzeigebbranche regiert in Berlin derzeit das Prinzip des betreuten Arbeitens: Kaum eine Hürde scheint zu niedrig, als dass sich die Politik nicht berufen fühlte, der Autoindustrie mit viel Steuergeld darüber hinwegzuhelfen.

Für den Aufbau von 30.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge hat Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) eine halbe Milliarde Euro vorgesehen. Hinzu kommen 800 Millionen Euro, um die Installation von privaten Ladevorrichtungen zu unterstützen. Zudem schreibt das Verkehrsministerium gerade das sogenannte "Deutschlandnetz" aus: Für die Errichtung und den Betrieb von tausend Schnellladestationen bis Ende 2023 werden rund zwei Milliarden Euro budgetiert.

Umweltministerin Schulze fördert darüber hinaus den Einsatz von elektrischen Bussen im öffentlichen Nahverkehr und Forschungsprojekte zum Recycling von Batterien. Um drohende soziale Verwerfungen abzufedern, die beim Umschwung weg vom Verbrennungsmotor hin zu elektrischen Antrieben in einigen Regionen der Republik entstehen könnten, legt der Bund zusätzlich noch einen mit einer Milliarde Euro ausgestatteten "Zukunftsfonds" auf.

Auch der Aufbau von Batteriezellwerken und Batterie-Entwicklungsprojekten wird kräftig alimentiert. Mehrere EU-Länder, darunter Deutschland, haben sich zusammengenommen, um im Zuge von sogenannten "Important Projects of Common European Interest", kurz IPCEI, die Errichtung einer gesamten Wertschöpfungskette bei der Batterie sicherzustellen - von der Gewinnung der Rohmaterialien über die Entwicklung und Fertigung von Zellen und Modulen bis hin zur Montage von fertigen Akkusystemen. Insgesamt 6,1 Milliarden Euro hat die EU-Kommission hierfür abgesegnet.

2. Eine Branche im Glück "Unsere Industrie wird massiv überfördert", räumt ein Daimler-Manager hinter vorgehaltener Hand ein. Betriebswirtschaftlich freue er sich zwar über die Anschubhilfe. Gesellschaftlich sei die Subventionierung der Szene über mehrere Jahre hinweg aber problematisch, meint der Mann aus dem Mercedes-Führungskader. Zumal die

Selbstheilungskräfte der Autoindustrie so groß sind, dass sie eine Alimentierung ihrer Produkte eigentlich gar nicht nötig hätte.

Arndt Ellinghorst, Automobilanalyst bei der US-Investmentbank Bernstein, kann sich nicht vorstellen, dass die großzügige Förderung für neue Elektroautos dauerhaft bestehen bleibt. Er schlägt vor, dass die öffentliche Förderung Schritt für Schritt zurückgenommen wird. "Wir müssen aus der Produktsubventionierung heraus", fordert der Autoexperte. Die Autokonzerne seien finanzstark genug, um die Fertigung der neuen elektrischen Modelle auch selbst zu stemmen.

Dabei schien das Armageddon der Branche bis vor Kurzem so nah wie nie zuvor. Angesichts global schrumpfender Neuzulassungen und des Booms von Mobilitätsdienstleistern wie Uber oder Didi Chuxing sahen die Marktforscher von Gartner die Branche bereits 2019 unumkehrbar auf dem Weg hin zu "Peak Car" - dem Ende des Absatzwachstums. Dann folgte auch noch der Corona-Schock. Die Verkäufe von Volkswagen, Daimler und BMW brachen im vergangenen Jahr teils dramatisch ein. Deutschlands Vorzeigindustrie wirkte, als hätte sie den Zenit ihres Schaffens überschritten.

Doch nun feiert die Branche ein erstaunliches Comeback mit operativen Margen nördlich von zwölf Prozent. Und das drohende "Peak Car"-Szenario verweisen Topmanager verduzt ins Reich der Mythen. "Wir werden nicht weniger Autos brauchen. Autos werden künftig eine größere Rolle spielen als heute, weil sie viele ihrer Nachteile verlieren", konstatierte Herbert Diess jüngst.

Der Volkswagen-Konzernchef ist davon überzeugt, dass Pkws immer intelligenter, sicherer und klimaschonender werden - und damit für Hunderte Millionen von Menschen das attraktivste Verkehrsmittel überhaupt bleiben. Der Durchbruch von elektrischen Antrieben und hoch automatisierten Fahrfunktionen beschere der Autoindustrie ein "unglaubliches Wachstumspotenzial", frohlockt Diess.

"Wir sind gut unterwegs", erklärte auch BMW-Chef Oliver Zipse Anfang August mit Blick auf die jüngsten Quartalszahlen seines Konzerns. Welch Untertreibung! Tatsächlich läuft es fantastisch für die Münchener. Binnen der ersten sechs Monate hat der Dax-Konzern 1,34 Millionen Fahrzeuge der Marken BMW, Mini und Rolls-Royce ausgeliefert - ein neuer Rekord.

Im ersten Halbjahr glänzte BMW mit einer Marge vor Zinsen und Steuern (Ebit) von stolzen 14,5 Prozent. Selbst 2019, also vor der Pandemie, erreichte BMW nur eine operative Rendite auf Konzernebene von rund sieben Prozent. In Stuttgart und Wolfsburg, den beiden anderen großen Autohochburgen in Deutschland, sieht die Entwicklung ähnlich positiv aus. Daimler weist nach sechs Monaten eine Marge von 13 Prozent aus, Volkswagen kommt immerhin auf neun Prozent.

Die führenden heimischen Fahrzeughersteller strotzen dieser Tage nur so vor Kraft. Volkswagen, Daimler und BMW weisen mit 24,1 Milliarden Euro unter dem Strich nach sechs Geschäftsmonaten 2021 bereits einen höheren Gewinn aus als nach zwölf Monaten im Vor-Corona-Jahr 2019. Der addierte Free Cashflow der drei Autobauer, also die finanziellen Mittel aus dem Tagesgeschäft abzüglich der nötigen Sachinvestitionen, liegt bei plus 19,5 Milliarden Euro. Geld, das die Unternehmen zusätzlich in die E-Antriebs-Wende investieren könnten. Aber wozu sollte man seine Aktionäre mit niedrigeren Dividenden verärgern, wenn der Staat den Konzernen bereitwillig einen großen Teil der Investitionen abnimmt?

Derart durchalimentiert macht die Klimawende plötzlich Spaß. Die strengen Abgasvorschriften aus Brüssel, wonach in der EU ab 2035 nur noch Autos zugelassen werden sollen, die emissionsfrei fahren, schrecken in der deutschen Autoindustrie kaum noch jemanden. Längst überbieten sich die Hersteller mit weit ambitionierteren Zielen.

Mercedes-Benz schwenkt von "Electric first" auf "Electric only" um. Die Marke mit dem Stern will ab 2025 nur noch Plattformen für Stromer entwickeln. Die Schwaben bereiten sich darauf vor, bis Ende der Dekade bei Bedarf völlig verbrennerfrei zu werden. Die Marke VW peilt im Jahr 2030 einen rein elektrischen Absatzanteil von 70 Prozent in Europa an. Bei BMW soll bis Ende des Jahrzehnts mindestens die Hälfte aller Neufahrzeuge nur noch einen Elektromotor haben. Und Opel plant bis 2028 zur reinen Stromer-Marke umzuparken.

Das absehbare Ende von Diesel- und Benzinkarossen empfindet die Branche plötzlich nicht mehr als drohendes Untergangsszenario, sondern vielmehr als Chance für einen Neustart mit grün glänzender Perspektive. Bei der Internationalen Automobilausstellung (IAA), die ab 7. September Hunderttausende Besucher nach München locken soll, will sich die Szene als geläutert präsentieren.

Statt der am früheren IAA-Standort Frankfurt gewohnten PS-Leistungsschau schwärmt der veranstaltende Verband der Automobilindustrie (VDA) vom "weltgrößten Mobilitätsevent", bei dem alle möglichen Verkehrsträger zusammengebracht würden - vom Pkw über das Fahrrad bis zu E-Scootern und dem öffentlichen Personennahverkehr. "Wenn Menschen einen intelligenten öffentlichen Nahverkehr oder autonome Systeme nutzen können, muss das Auto nicht immer die erste Wahl sein", sagt VDA-Chefin Hildegard Müller im Handelsblatt-Interview (siehe Seite 50).

Kaum ein Hersteller bringt überhaupt noch klassische Verbrennermodelle mit nach München. Volkswagen stellt fast ausschließlich rein batteriebetriebene Autos aus. Die einzige Ausnahme ist der neue VW Bulli T7. Der Kleinbus kommt als Hybrid nach Bayern, um wenigstens ein wenig elektrisch zu wirken.

Auf der IAA will der Wolfsburger Autohersteller ein Konzeptauto für seinen künftigen elektrischen Kleinwagen präsentieren, der allerdings nicht vor 2025 in den Verkauf gehen dürfte. Solche Elektro-Kleinwagen um die 20.000 Euro sind nicht nur für Volkswagen, sondern für die gesamte Branche ein Thema. Die Industrie will damit beweisen, dass der Elektroantrieb auch für Kunden mit kleinem Geldbeutel erschwinglich ist.

Der Daimler-Konzern zeigt in München seinen neuen Smart, der künftig nur noch als Elektrovariante erhältlich ist. Die Stuttgarter versuchen, das Kostenproblem bei Kleinwagen durch eine Kooperation in den Griff zu bekommen: Der neue Smart wird nicht mehr in Europa produziert, sondern zusammen mit Geely in China zu deutlich günstigeren Bedingungen. Als Gegenstück zum Smart wird der EQS zu sehen sein, das elektrische Pendant zur S-Klasse. Auf dem Messegelände fährt außerdem der EQE vor, also die neue elektrische E-Klasse. Daimler will damit auch in Zukunft viele Taxifahrer und Dienstwagen-Kunden ansprechen.

BMW hatte sich mit dem umfassenden Einstieg in die Elektromobilität etwas mehr Zeit gelassen. Doch auf der IAA will BMW unter Beweis stellen, dass es jetzt auch bei ihnen richtig vorangeht. Für ein größeres Publikum wird der BMW i4 angeboten, dessen Grundlage unverkennbar der bekannte 3er-BMW ist. Auf der IAA zeigt der Autohersteller außerdem den iX, das elektrische Gegenstück zum wichtigen Verbrenner-SUV X5.

Große Volkswagen-Marken wie Porsche und Audi sind nicht auf dem Messegelände vertreten. Sie zeigen während der IAA an anderen Orten in München ihre Konzeptautos.

Mercedes plant, über einer Ausstellungsfläche am Odeonsplatz gar eine 24 mal 21 Meter große Skulptur aus recycelbaren Fasern der US-Künstlerin Janet Eichelmann schweben zu lassen, die sich mit den Naturkräften permanent verändert. Die Stuttgarter wollen mit dieser Installation eine "nachhaltige Botschaft" aussenden.

3. Das E-Auto als Geldverbrenner Ökologisch nachhaltig im Vergleich zu Verbrennern mögen Elektroautos tatsächlich sein. Finanziell nachhaltig ist das derzeitige System ihrer Förderung ganz sicher nicht. Fast 600 batterieelektrische Modelle sowie mehr als 500 Plug-in-Hybrid-Fabrikate fördert aktuell das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa). Zur staatlichen Kaufprämie kommen offiziell noch bis zu 3000 Euro vom Hersteller.

Wobei es sich bei Letzterem um reine Augenwischerei handelt: Die 3000 Euro, die zeigen internationale Preisvergleiche, werden von den Herstellern meist einfach vorab auf den Listenpreis aufgeschlagen, um sie dann scheinbar großzügig wieder abzuziehen.

Wer ein Elektroauto fährt, kommt in den Genuss, zehn Jahre keine Kfz-Steuer entrichten zu müssen. Wird das Fahrzeug als Firmenwagen genutzt, sinkt der zu versteuernde geldwerte Vorteil bei reinen Stromern von einem Prozent auf 0,25 Prozent und bei Plug-in-Hybriden auf 0,5 Prozent.

Was die Besitzer der Karossen freut, führt beim Staat parallel zu deutlich geringeren Einnahmen im Vergleich zu Verbrennern. Fiskalisch besonders schwer ins Gewicht fallen zudem die Einnahmeausfälle bei der Mineralölsteuer. Diese liegen bei der Nutzung eines Elektroautos anstatt eines Verbrenners in beiden Segmenten bei rund 6000 Euro.

Einen Teil der absehbaren Mindereinnahmen könnte der Fiskus ausgleichen, etwa indem Diesel ebenso wie Benzin mit einem höheren Energiesteuersatz versehen würde. Doch ein Ende des Dieselpprivilegs ist nicht in Sicht. Die Bundesregierung fördert zwar primär Elektroautos, sorgt aber zeitgleich dafür, dass auch alle anderen Antriebstechnologien weiter auskömmlich bezuschusst werden.

Wie könnte es besser gehen? Stefan Bratzel plädiert für die Einführung eines Bonus-Malus-Systems. "Wir müssen Verbrenner tendenziell verteuern", fordert der Direktor des Center of Automotive Management (CAM). Zugleich sollten die Kaufprämien aus seiner Sicht von Jahr zu Jahr reduziert werden, um den Druck auf die Hersteller hoch zu halten, die Mehrkosten von Elektroautos so rasch wie möglich zu reduzieren.

Beim aktuellen Ansatz würden Diesel und Benziner zwar schrittweise von den deutschen Straßen verschwinden, so Bratzel. Doch diese tauchten andernorts wieder auf, beispielsweise in Osteuropa. "Das Klima wird nicht alleine in Deutschland gerettet", mahnt der CAM-Experte.

Automobil-Analyst Ellinghorst plädiert dafür, dass sich die öffentliche Hand mit ihrer Förderung auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur und neuer Werke für Batteriezellen konzentrieren solle. Wichtig ist aus Sicht von Ellinghorst auch die Rohstoffsicherung. Der Wechsel zum Elektroauto lasse einen gewaltigen Rohstoffbedarf bei Batteriezellen entstehen. An diesem Punkt könnte die staatliche Seite ebenfalls einsteigen und für einen Beitrag für gesicherte und stabile Lieferketten sorgen.

Vor allem aber müsste die ökologisch unsinnige Förderung von Plug-in-Hybriden enden. 2022 steht immerhin auch in Deutschland eine kleinere Verschärfung bei den Förderbedingungen an. Der Gesetzgeber verlangt dann für Plug-in-Hybride eine Mindestreichweite von 60 Kilometern für den elektrischen Antrieb. Aktuell reichen noch 40 Kilometer aus, um in den Genuss der Förderung zu kommen.

Herbert Diess geht das noch nicht weit genug. Der Volkswagen-Konzernchef schrieb vor Kurzem auf Twitter: "Die Förderung von Dienstwagen mit Verbrenner muss beendet werden. Nur rein batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride nur mit elektrischer Mindestnutzung", schrieb er vor Kurzem auf Twitter.

4. Gratis-Tesla für die gehobenen Stände "Bitte schreiben Sie in den kommenden 14 Tagen nichts über uns", bittet der Autohändler aus dem Rheinland am Telefon, "sonst müssen wir das Angebot aus dem Netz nehmen. Wir kommen schon jetzt mit der Abwicklung kaum noch nach." Kein Wunder, schließlich wirbt der Spezialist für gebrauchte Teslas auf einer Website mit einem Versprechen, das unschlagbar wirkt: "Tesla kostenlos fahren."

Das Konzept: Der Kunde kauft auf eigene Rechnung einen neuen Tesla Model 3, kassiert die staatliche Prämie von 6000 Euro und fährt das Fahrzeug für die Mindesthaltedauer von sechs Monaten. Nach dieser Frist garantiert der Gebrauchtwagenhändler den Ankauf zum Neupreis abzüglich 6000 Euro. Anschließend exportiert der Händler den Tesla - bevorzugt nach Skandinavien, wo die Neuwagenpreise nach Steuern deutlich höher liegen als in Deutschland.

Ein Modell, das ohne zwischengeschalteten Händler insbesondere in Norddeutschland längst als Geheimtipp gilt: Immer den neuesten Tesla fahren, Prämie kassieren und nach sechs Monaten ab mit dem Auto über die nahe Grenze nach Dänemark. Voraussetzung: Man muss einige Zehntausend Euro für einen Neuwagen ungenutzt auf der Bank herumliegen haben. Am besten für zwei, damit man auch während der Verkaufsphase durchgehend mobil ist.

Der Skandinavien-Trick wirft ein Schlaglicht darauf, dass die E-Auto-Subventionen eine beachtliche Verteilungswirkung entfachen - und zwar von unten nach oben. Laut einer Befragung der Förderbank KfW ist der Anteil von Haushalten, die bereits eine Stromkarosse besitzen oder sich eine anschaffen möchten, bei Besserverdienern rund dreimal so hoch wie bei Geringverdienern. Allein schon, weil vor allem gut situierte Selbstständige und qualifizierte Angestellte Firmenwagen nutzen und dabei von den Steuervorteilen für Elektroautos und Plug-in-Hybride profitieren.

Zudem ergibt die geförderte Ladesäule fürs eigene Grundstück nur Sinn, wenn man auch ein Grundstück besitzt. Wer in einem Ein- oder Zweifamilienhaus wohnt, schafft sich aufgrund der besseren Lademöglichkeiten doppelt so häufig ein Elektroauto an wie Personen, die in Mehrparteienimmobilien zu Hause sind. Für Laternenparker sind Elektroautos schließlich mangels Lademöglichkeit ziemlich unattraktiv.

Und schließlich werden durch die nach oben kaum gekappten E-Auto-Subventionen auch Autos der Oberklasse mit zweifelhafter Ökobilanz gefördert. Überspitzt gesagt: Die Altenpflegerin im rostigen Opel Corsa subventioniert mit ihren Steuern den neuen Tesla des Unternehmensberaters. Man muss kein Klassenkämpfer sein, um das fragwürdig zu finden.

5. Energiewende 2.0 Bei der Elektromobilität wiederholen sich in vieler Hinsicht die Fehler des letzten großen Ökoprojekts der Bundesregierung: der Energiewende. Auch beim Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung hat die Bundesregierung ein erstrebenswertes Ziel - die klimaschonendere Stromproduktion - nur zu horrenden Kosten für die Stromkunden erreicht. Vor allem weil die Einspeisevergütungen für Wind und **Solarstrom** ins Stromnetz nicht schnell genug abgesenkt wurden. Profitiert haben all jene, die das nötige Startkapital besaßen, um es in lukrative Windräder oder **Solkraftwerke** zu stecken.

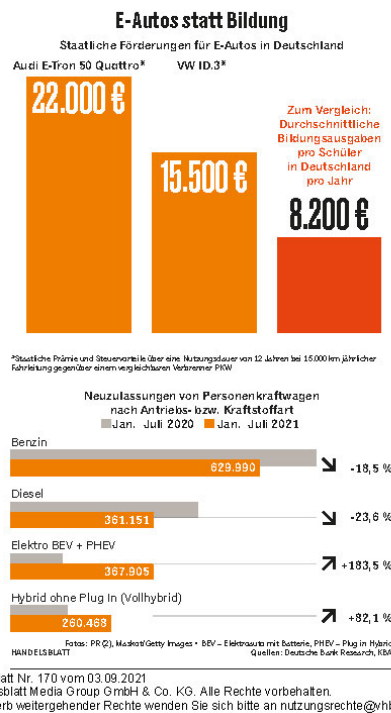
Die nächste Bundesregierung täte gut daran, ein klares Signal zu setzen, dass die Kaufprämien und Steuervorteile für Elektroautos kontinuierlich abgesenkt werden und die Autobranche ihre Produkte deshalb Jahr für Jahr wettbewerbsfähiger machen muss.

Das beste Signal, um den Verkehrssektor klimaschonender zu gestalten, ist ein berechenbar steigender CO<sub>2</sub> - Preis, der Benzin und Diesel Jahr für Jahr verteuert - wie es derzeit die FDP in ihrem Wahlprogramm fordert. Ob die beste Alternative dann ein Elektroauto ist oder der Umstieg auf Bus, Bahn und Fahrrad, sollte jeder Bürger für sich selbst entscheiden dürfen.

So wie es ID.3-Käufer Pohlmann für sich entschieden hat. Der Gründer und Geschäftsführer von Mavens, einem Unternehmen für Marketingsoftware, ist in vieler Hinsicht der typische deutsche E-Auto-Kunde. Er lebt mit seiner Familie in einem Townhouse in den Hamburger Elbvororten. Das Elektroauto braucht er vor allem für Kurzstrecken: "Für lange Strecken werde ich weiter einen Verbrenner fahren, aber nur noch als Mietwagen."

Zudem werden in seiner Garage auch in Zukunft zwei Autos stehen: Neben dem ID.3 noch ein schokobrauner 5er BMW mit sechs Zylindern, Baujahr 1995. Ein Liebhaberfahrzeug für sommerliche Ausfahrten, "mein elfjähriger Sohn hängt an dem Wagen aber mehr als ich". So ganz kann sich Pohlmann doch noch nicht vom Benzinzeitalter verabschieden.

*Hubik, Franz  
Menzel, Stefan  
Olk, Julian  
Rickens, Christian*



<b>Quelle:</b>	Handelsblatt print: Nr. 170 vom 03.09.2021 Seite 044
<b>Ressort:</b>	Wochenende
<b>Serie:</b>	E-Auto-Subventionen (Handelsblatt-Beilage)
<b>Branche:</b>	TRA-05-05 Automobilindustrie P3711
<b>Börsensegment:</b>	dax30 ICB3353 stoxx org dax30 ICB3353 stoxx org org dax30 ICB3353 stoxx
<b>Dokumentnummer:</b>	03B01FC6-9071-4D7F-AB95-5FDC70927858

**Dauerhafte Adresse des Dokuments:**

[https://www.wiso-net.de/document/HB\\_03B01FC6-9071-4D7F-AB95-5FDC70927858%7CHBPM\\_03B01FC6-9071-4D7F-AB95-5FDC70927858](https://www.wiso-net.de/document/HB_03B01FC6-9071-4D7F-AB95-5FDC70927858%7CHBPM_03B01FC6-9071-4D7F-AB95-5FDC70927858)

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH