

CAMA-Kommentar

08/2010

Wider den Lobbyisten in der Elektromobilität – die Debatte um eine Kaufprämie für Elektrofahrzeuge

Vor dem Elektromobilitätsgipfel am 3. Mai in Berlin mehren sich die Stimmen aus der Automobilindustrie und von einflussreichen Interessenverbänden, auch in Deutschland schnell finanzielle Kaufanreize für Elektrofahrzeuge zu schaffen.

Die Befürworter dieser Forderung sehen ohne eine finanzielle Absatzförderung von Elektroautos den Automobilstandort Deutschland gefährdet. Aus ihrer Sicht erschweren insbesondere die noch sehr hohen Entwicklungs- sowie Produktionskosten und der deshalb für den Endkunden sehr hohe Anschaffungspreis eine Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen. Hinzu kommen potenzielle Wettbewerbsverzerrungen, zu denen es durch die Gewährung von Kaufprämien in anderen europäischen Ländern kommen wird.

Deshalb fordern sie in Anlehnung an die letztjährige Umweltprämie und die staatliche Förderung der Energieträger Sonne und Wind, die in den vergangenen Jahren zu einem massivem Ausbau der alternativen Stromgewinnung durch Photovoltaik und Windenergie führte, nun auch eine Prämie für Elektromobilität.

Die Bundesregierung hat jedoch bereits im Vorfeld des Elektromobilitätsgipfels signalisiert, dass sie derartigen Eingriffen in die Marktmechanismen skeptisch gegenüber steht und sich eher für die Schaffung der notwendigen langfristigen Rahmenbedingungen stark machen will. Dafür will sie sich auch auf der europäischen Ebene einsetzen.

Für die Position der Bundesregierung sprechen mehrere Gründe:

- Die Kosten staatlicher Eingriffe in Marktmechanismen stehen in der Regel in keinem Verhältnis zu den positiven Effekten solcher Maßnahmen. Wie bereits bei der Umweltprämie (vgl. CAMA 2009), wären auch bei einer finanziellen Förderung des elektrischen Antriebs zum heutigen Zeitpunkt die ausländischen Automobilhersteller die Nutznießer. Die Gründe sind hierbei offensichtlich: alle in naher Zukunft auf dem Massenmarkt erhältlichen Elektrofahrzeuge werden aus japanischer, chinesischer oder französischer Produk-

tion stammen. Deutsche Elektroautos befinden sich gerade erst in der Konzeptionsphase und werden damit noch nicht so schnell erhältlich sein.

- Die voraussichtlichen Markteinführungspreise für Elektrofahrzeuge von ca. 35.000 EUR und mehr liegen weit über der Zahlungsbereitschaft der privaten Endkunden, die zurzeit maximal 25.000 EUR zahlen würden (vgl. CAMA 2010). Eine an der Praxis der Nachbarländer angelehnte staatliche Förderung in Höhe von durchschnittlich 5.000 EUR würde somit die Differenz zwischen Zahlungsbereitschaft und Kaufpreis nicht ausgleichen und wirkungslos verpuffen.
- Es ist zu erwarten, dass ein Großteil der in der nächsten Zeit auf dem deutschen Markt angebotenen Elektrofahrzeuge primär durch gewerbliche Abnehmer erworben wird. Für diese Käufer – die die Vorteilhaftigkeit von Elektrofahrzeugen auch in der Verbesserung der Außendarstellung des eigenen Unternehmens sehen – steht der eigentliche Anschaffungspreis weniger im Vordergrund. Vielmehr kommt den „Total Cost of Ownership“ (TCO), also den Kosten über die gesamte Nutzungsdauer eine deutlich gewichtigere Rolle zu. Ein Zuschuss beim Kaufpreis, der nur einen kleinen Teil der TCO ausmacht, wird also kaum genug Anreize bieten, um die finanziellen Risiken von Elektroautos z.B. bei der Restwertentwicklung kompensieren und damit die Anschaffungsbereitschaft tatsächlich erhöhen zu können.

Durch direkte Subventionen wollen die Lobbyisten und Verbände Zeit zur Anpassung der Technologie gewinnen. Das hat bislang selten funktioniert. Es ist jetzt Zeit, dass Automobilunternehmen, die durch ein schnelles Angebot von Elektrofahrzeugen schließlich auch in der Kapitalmarkt看wertung gewinnen werden, ihre Aktivitäten auf diesem Gebiet vorantreiben und Risiken eingehen.

Deshalb müssen jetzt die notwendigen Strukturen geschaffen werden, damit die automobiler Wertschöpfung und zehntausende Arbeitsplätze in Deutschland bleiben können. Vorstellbar wären z.B. folgende Ansatzpunkte:

- **Schaffung klarer, rechtlicher Rahmenbedingungen** – von der Normung der Bauteile bis hin zu den gesetzlichen Möglichkeiten zur Ausweisung von speziellen Parkplätzen für Elektrofahrzeuge. Hierunter sind auch die erforderliche Anpassungen im Energiesektor zu verstehen, um die Elektromobilität wirklich „grün“ zu machen.
- **Verstärkung der finanziellen Förderung von Forschung und Entwicklung zu alternativen Antrieben.** Dabei ist es erforderlich, nach einer Phase der „kreativen Forschung und Entwicklung“ in den acht Modellregionen die knappen finanziellen Mittel konzentriert einzusetzen und einzelne Entwicklungsstränge zu fokussieren.
- **Unterstützung der deutschen Automobilindustrie bei der Veränderung ihrer Geschäftsmodelle im Übergang zur Elektromobilität.** Es ist nicht ausreichend, die traditionellen Elektrofahrzeuge mit Elektromotoren auszustatten. Notwendig sind völlig neue Fahrzeugkonzepte, die zudem der Zahlungsbereitschaft der Kunden entsprechen. Hierbei könnte eine Abnahme von Elektrofahrzeugen durch Kommunen, Länder, den Bund und anderen Unternehmen helfen.

- **Absicherung des finanziellen Risikos.** First-Mover dürfen sich keinesfalls dem Risiko ausgesetzt sehen, aufgrund der technischen Unsicherheit (z.B. über die Restwerte von Elektrofahrzeugen) möglicherweise finanzielle Verluste zu erleiden. Zum jetzigen Zeitpunkt müssen Unternehmen oder Leasinganbieter Elektrofahrzeuge (oder wenigstens die Batterie) auf null EUR abschreiben, weil unklar ist, welche Marktpreise für Elektrofahrzeuge nach drei bis vier Jahren Nutzung erzielt werden können. Hier könnten entsprechende Sicherungsmaßnahmen seitens der Bundesregierung die Investitionstätigkeit erheblich fördern.

Wenn die Bundesregierung bei diesen Punkten ansetzt, wird es gelingen, die Elektromobilität auf die Straße zu bringen und dabei die Wertschöpfung in Deutschland zu halten.

Das Letzte, was der deutsche Steuerzahler jetzt braucht, sind Lobbyisten und Populisten, die bei einer alternden und schrumpfenden Bevölkerung immer mehr Subventionen fordern.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend

Literaturangaben:

CAMA (2009): Auswirkung staatlicher Instrumente zur Förderung des Automobilabsatzes in Deutschland, CAMA | Papers on Automotive Management, Nr. 4, unter: <http://www.cama-automotive.de/download/CAMA%20Paper%201%202009-05-04.pdf>

CAMA (2010): ELEKTROMOBILITÄT 2010 – Wahrnehmung, Kaufpräferenzen und Preisbereitschaft potenzieller E-Fahrzeug-Kunden, CAMA-Studien, unter: http://www.cama-automotive.de/templates/studies/CAMA_Studie_Elektromobilitaet_2010_TMF.pdf