E-Mobilität

Alternativen zur Kaufprämie

[05.02.2016] Mehr Ladesäulen, mehr Geld für Forschung, degressive Abschreibung, verbilligte Fahrstrom-Tarife und eine Teilnahme an den Regelleistungsmärkten könnten die E-Mobilität weiter voranbringen.

Anlässlich der aktuellen Debatte über eine Kaufprämie für Elektroautos haben sich auch der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) und der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) mit Vorschlägen zur Förderung der E-Mobilität gemeldet. Roger Kohlmann, Mitglied der BDEW-Hauptgeschäftsführung, sagt: „Das Ziel der Bundesregierung, die Zahl der Elektroautos deutlich zu steigern, wird nicht ohne den weiteren Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur erreichbar sein. Der Verkauf von Elektrofahrzeugen und eine adäquate Ausstattung an Ladeinfrastruktur sind zwei Seiten derselben Medaille.“ So habe es zur Jahresmitte 2015 insgesamt 2.486 öffentliche Ladestationen mit insgesamt 5.571 Ladepunkten in Deutschland gegeben. Dieser Ausbaustand reiche aber bei weitem nicht aus. Bislang sei die Energiewirtschaft beim Infrastrukturausbau erheblich in Vorleistung gegangen, ein weiterer Ausbau sei jedoch nur in einer gemeinsamen Anstrengung zwischen öffentlicher Hand und Wirtschaft zu bewältigen. Der BDEW schlägt den Aufbau von 10.000 zusätzlichen Ladesäulen vor. Neben den Schnellladesäulen werde auch ein Netz öffentlich zugänglicher Normalladesäulen gebraucht. Ein solches sei insbesondere für Nutzer ohne regelmäßigen Stellplatz mit Lademöglichkeit oder für eine spontane Ladung des Fahrzeugs von Bedeutung. Außerdem erhofft sich der Branchenverband, dass Forschung und Entwicklung hinsichtlich Themen wie dem induktiven Laden weiter vorangebracht werden. Zudem müsse die Ladesäulenverordnung auf den Weg gebracht werden. Schließlich bräuchten die Unternehmen Planungssicherheit, um weitere Investitionen in die öffentliche Ladeinfrastruktur anzustoßen.

Kostenreduktion als Erfolgsrezept

Laut dem VDMA steht und fällt der Erfolg der Elektromobilität mit der Kostenreduktion und hängt nicht von einer Kaufprämie ab. Eine Halbierung der Preise für Batterien hält der Industrieverband in den kommenden Jahren für möglich. Damit deutsche Unternehmen Leitanbieter in Sachen E-Mobilität bleiben, müssten diese in der Lage sein, Produkte anzubieten, die technisch und preislich wettbewerbsfähig sind und sich am Markt durchsetzen. Der Schlüssel dazu liegt aus Sicht des Verbandes in der Forschung. Deshalb fordert der VDMA die Einführung einer steuerlichen Forschungsförderung, so wie sie in nahezu allen OECD-Ländern üblich sei. Deshalb sollten auch die Mittel für eine Kaufprämie mit weit besserer Wirkung in Forschung und Entwicklung investiert werden. Als ein weiteres Mittel schlägt der Wirtschaftsverband die degressive Abschreibung vor: Gerade neue Technologien mit starken zu erwarteten Entwicklungsschüben sollten schnell und degressiv steuerlich abgeschrieben werden können, heißt es in einer aktuellen Medienmitteilung.

Gesetzgeber gefordert

Auch der Ökostromanbieter Lichtblick sieht Möglichkeiten jenseits staatlicher Subventionen. So sehe etwa das Energiewirtschaftsgesetz die Möglichkeit vor, den Strompreis für E-Autos um 30 Prozent zu senken, wenn E-Mobile ähnlich wie Stromheizungen das Netz stabilisieren. Damit würde mobiles Fahren im Vergleich zu Verbrennungsmotoren noch preiswerter. Allerdings fehle es derzeit an der gesetzlichen

Ausführungsverordnung, sodass die Versorger noch keine verbilligten Fahrstrom-Tarife anbieten. Außerdem verweist Lichtblick auf Praxistests die gezeigt haben, dass Batterien von E-Autos aktiv am Strommarkt teilnehmen können. Die auf diese Weise erzielten Zusatzerlöse könnten die Kosten für ein Elektroauto deutlich senken. Das Unternehmen habe solche Konzepte bereits im Rahmen seiner SchwarmEnergie-Strategie erfolgreich erprobt. Zunächst müsse allerdings der Gesetzgeber aktuelle Diskriminierungen mobiler Speicher bei der EEG-Umlage und den Netzentgelten beseitigen.

(me)

Stichwörter: Elektromobilität, Lichtblick, BDEW, VDMA