

Subventionsirrsinn ohne Grenzen

Die Bundesregierung hat dem Drängen der Autoindustrie nachgegeben, wonach durch eine Kaufprämie der Absatz von Elektro-Autos massiv angekurbelt werden soll.

Vereinbart wurde, dass dafür 1,2 Milliarden € zur Verfügung gestellt werden sollen, jeweils zur Hälfte finanziert durch den Steuerzahler und der Autoindustrie.

Demnach ist geplant, den Kauf eines Elektro-Autos mit 4.000 € und eines Plug-in-Hybrid-Fahrzeugs mit 3.000 € zu fördern.

Fakt ist, dass derzeit nur rund 25.500 E-Autos in Deutschland zugelassen sind und man damit von dem seitens der Regierung proklamierten Ziel in 2020 eine Million E-Autos auf den Straßen zu haben, Lichtjahre entfernt ist. Allein die entsprechende Infrastruktur, nämlich eine flächendeckende Verfügbarkeit von Ladestationen, ist weder jetzt noch in vier Jahren vorhanden.

Bei genauer Betrachtung stellt man fest, dass E-Autos schon aufgrund des hohen Anschaffungspreises und der sehr eingeschränkten Alltagstauglichkeit eher den Rubriken „Lifestyle-Produkt und Spielzeug“ für sehr gut Verdienende bis Superreiche zuzuordnen ist. Es ist ein Dritt- oder Viertauto und es mag schick sein, damit auf den Golfplatz zu fahren. Es taugt aber nicht dazu, von Stuttgart nach Berlin zu fahren. Otto Normalverbraucher hat weder das Geld noch den Platz, sich für jeden Anlass das passende Auto zu kaufen und zu unterhalten.

Man subventioniert also Zeitgenossen, die in keiner Weise auf irgendwelche Zuwendungen von staatlicher Seite angewiesen sind, sondern solch ein Fahrzeug mutmaßlich aus der Portokasse zahlen können.

Nebenbei bemerkt: Seit dem Ende der schweren Wirtschaftskrise vor 6 Jahren, verdienen sich die deutschen Autohersteller weit überwiegend dumm und dämlich. Wenn die Auto-Bosse der Meinung sind, dass E-Autos subventioniert werden müssen, dann sollen sie es eben machen - ohne Zuschuss vom Steuerzahler.

Solange Deutschland die Grundlast der Stromversorgung über Braunkohlekraftwerke sicherstellt, fällt auch die Ökobilanz der E-Autos nicht so überlegen aus, wie den Bürgern immer weisgemacht werden soll. Denn bei der Produktion von E-Autos und bei der Stromproduktion fallen erhebliche CO₂-Emissionen an.

Außerdem sind die Batterien nach wie vor der Engpass. Die Reichweite deutscher E-Mobile liegt derzeit zwischen 160 und knapp 200 km, bei guten Bedingungen und sorgsamem Umgang des Fahrers mit der vorhandenen Energiekapazität. Aber wehe, es wird saukalt und man würde der Versuchung nicht widerstehen können, einen nicht unerheblichen Teil des Energievorrats für die Heizung des Vehikels anzuzapfen. Dann hat man womöglich nur noch die Hälfte an Reichweite... Abgesehen davon hält eine Batterie nicht ewig und dann wird es richtig teuer. Der ausgelobte Kaufanreiz löst sich somit spätestens an dem Tag in Luft auf, an dem eine neue Batterie fällig ist.

Sobald leistungsfähige und kostengünstigere Batterien zur Verfügung stehen, könnte es mit der Verdrängung des Verbrennungsmotors ganz schnell gehen. Das heißt aber auch, dass mehrere Hunderttausend Arbeitsplätze verschwinden werden, weil man eben keinen komplexen Antriebstrang mehr braucht. Müssen wir dieses Szenario auch noch herbeisubventionieren?

Die Bundesregierung knickt mal wieder vor einer starken Lobby ein und greift aktiv in das freie Spiel der Kräfte am Markt ein. Da das ganze Thema jedoch parteiübergreifend nicht unumstritten ist, bleibt nur zu hoffen, dass der Bundestag diesem Unfug nicht zustimmen wird.

© Michael Leonhardt, Tel. 56903

Betriebsrat der UAG'78/DU - Werk UT und Pkw-Entwicklung