

Kommentar: Finanzielle Förderung allein reicht nicht

Von Walther Wuttke

Und sie bewegt sich doch. Nach langem Zögern plant die Bundesregierung nun offensichtlich, den Kauf von Elektrofahrzeugen mit Prämien zu belohnen und hofft dadurch, dem Ziel eine Million E-Mobile bis zum Jahr 2020 nahe zu kommen. Wenn von staatlichen Anreizen gesprochen wird, fällt der Blick automatisch und fast schon zwanghaft auf Norwegen, wo E-Mobilisten eine ganze Reihe von Vorteilen genießen - von der Befreiung von der City-Maut über kostenlose Fahrten mit Fähren bis zu handfesten finanziellen Geschenken. Auf diese Weise stieg der Anteil der E-Fahrzeuge zwischen Oslo und Kirkenes auf rund 30 Prozent.

Was die Wikinger geschafft haben, muss doch auch in Deutschland möglich sein, mögen sich die Verantwortlichen in Berlin denken, wenn sie ihre finanziellen Wohltaten über die zögerlichen Bundesbürger ausschütten. Zwar ist der Anteil der Bundesbürger, die sich den Kauf eines Elektrofahrzeugs vorstellen können, gewachsen, doch ob sie nun tatsächlich zugreifen ist fraglich, wie die Zulassungszahlen zeigen. Der Unterschied zwischen Umfragen und tatsächlichem Kaufverhalten ist immer sehr groß. Im Gegensatz zu Norwegen existiert in Deutschland keine vergleichbare Graswurzel-Bewegung, wie sie in dem skandinavischen Königreich die E-Mobilität in die Mitte der Gesellschaft transportiert hat. Die Nachfolger der Wikinger wollten elektrisch fahren und dafür die regenerativen Energien des Landes nutzen - basta. Und die Verantwortlichen haben verstanden und entsprechend reagiert.

Die Norweger erkannten zudem ziemlich schnell, dass nicht allein Subventionen die E-Mobilität beschleunigt und schufen innerhalb kurzer Zeit eine entsprechende Infrastruktur einschließlich Schnell-Lader und problemloser Abrechnung. Davon ist Deutschland weit entfernt. Die verschiedenen Versorger haben Deutschland in Kleinststaaten aufgeteilt, was unter anderem bedeutet, dass an den Ladesäulen nur die Kunden der jeweiligen Konzerne Strom „tanken“ können. Es sei denn man hat Verträge mit Eon, RWE, Vattenfall und Co. abgeschlossen und ein passendes Fach für die

einzelnen Karten im Handschuhfach geschaffen. Dass der Strom bis heute zudem stundenweise und nicht nach tatsächlich abgegebener Kilowattstunde abgerechnet wird, ist ein weiterer Treppenwitz.

Das alles wäre noch zu ertragen, wenn Deutschland wenigstens eine flächendeckende Ladeinfrastruktur einschließlich Schnell-Lader, wie sie Tesla für seine Kunden innerhalb kürzester Zeit aufgebaut hat, besitzen würde. Doch auch hier läuft die Republik anderen Ländern hinterher. Während in Norwegen parallel zur Verbreitung der Elektrofahrzeuge ein flächendeckendes Netz aufgebaut wurde und in Oslo und anderen größeren Städten sogar spezielle Parkhäuser dafür entstanden, muss der deutsche E-Mobilist seine Pfadfinder-Talente wiederbeleben, um irgendwo einen abgelegenen Ladepunkt zu finden, der, wenn er Pech hat, von einem Verbrenner versperrt wird.

Nein, wer E-Mobilität fördern will, muss ein ganzheitliches Konzept verwirklichen – und davon ist die Bundesregierung weit entfernt. Erst wenn das Paket wirklich nachhaltig ausgerichtet ist, kann die E-Mobilität auch in Deutschland durchstarten. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Elektromobilität.
