

Kommentar: Von Fliegen und Klappen

Von Axel F. Busse

Das Handwerk ist ein wichtiger Wirtschaftszweig und Arbeitgeber in Deutschland. Manchen Betrieben geht es gut, anderen weniger. Käme man deshalb auf die Idee, sich beim Bäcker den Kauf eines Brotes staatlich fördern oder beim Friseur die neue Dauerwelle subventionieren zu lassen? Wohl kaum. Und dennoch können Käufer von Elektroautos seit dem 1. Juli einen Zuschuss beantragen.

Die deutsche Automobilindustrie ist ebenfalls ein wichtiger Wirtschaftszweig und großer Arbeitgeber. Manche Produkte laufen gut, andere weniger. Die Elektroautos zum Beispiel. Statt aber das illusorische Ziel zu kassieren, in vier Jahren eine Million stromgetriebene Pkw auf den Straßen haben zu wollen, steht jetzt die Förderung ihrer Anschaffung auf dem Programm. Mag die Abwrackprämie noch einen Sinn gehabt haben, geht diese Initiative jedoch an den Notwendigkeiten vorbei.

Die Aufgabe des Staates ist Daseinsvorsorge, nicht Förderung privaten Konsums. Schon gar nicht des Absatzes einer gerade gut verdienenden Industrie. Daseinsvorsorge wäre es, den Betrieb von Elektroautos zu erleichtern, nicht ihre Anschaffung. Mit dem Ausbau der Lade-Infrastruktur zum Beispiel. Klar, die Stromer sind teurer als konventionell angetriebene Pkw. Doch wenn es ein Problem mit Elektroautos gibt, dann ist es eines der Batterietechnik. Der Akku macht das Auto teuer und begrenzt die Reichweite. Mangelnder Aktionsradius ist der Hauptgrund für viele potenzielle Kunden, skeptisch gegenüber Elektromobilen zu sein. Ein dichteres Netz an öffentlichen Ladesäulen würde die Angst von Autofahrern mindern, mit leerer Batterie liegen zu bleiben.

Im vergangenen Jahr betrug der Anteil der gewerblichen Pkw-Neuzulassungen für Klein- und Kompaktwagen in Deutschland mehr als 61 Prozent. In der Oberklasse waren es sogar über 80 Prozent. Das bedeutete in der Regel, dass sich ein etwaiger Mehrpreis des Fahrzeugs nicht in der aufzubringenden Anschaffungssumme niederschlug, sondern allenfalls in der monatlichen Leasing-Rate. Die obendrein noch als Betriebskosten von

der Steuer abgesetzt werden kann.

Wenn schon Milliarden für die Subventionierung umweltverträglichen Individualverkehrs ausgegeben werden sollen, dann doch bitte so, dass ein Nutzen für die Allgemeinheit dabei heraus kommt. Für eine Million Euro könnte man etwa 150 Ladesäulen bauen. Die Neigung der vom Atomausstieg gebeutelten Stromkonzerne, dies mit Verve in Angriff zu nehmen, ist derzeit gering. Laut „Chargemap“ gibt es gegenwärtig rund 30 000 Ladestationen hierzulande. Mit einer Milliarde könnte man diese Zahl versechsfachen. Geplant ist aber nur eine Investition von 150 Millionen Euro.

Ein staatlich geförderter Ausbau der Lade-Infrastruktur würde nicht nur die Bereitschaft der Kunden unterstützen, über die Anschaffung eines Elektromobils nachzudenken, sondern auch den Schadstoffausstoß des Pkw-Verkehrs allgemein mindern. Fliegen und Klappe stünden in einem gesunden Verhältnis. Es gäbe eine reale Daseinsvorsorge für Mobilität und Gesundheit. Und wenn der Staat seiner Tätigkeit als Strom-Tankwart der Nation überdrüssig ist, kann er sein Ladenetz immer noch an den Meistbietenden verkaufen.

Aber die Würfel sind gefallen. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Axel F. Busse.
