

## KOMMENTAR

von Jürgen Ziegner



### Du merkst, dass der Wahlkampf begonnen hat,...

...wenn Du den Eindruck bekommst, dass Politiker das Wahlvolk für dumm halten. Mir ging es so, als Anfang Juni Vertreter der Großen Koalition sich wortstark gegen die Forderung der Grünen wandten, den Kraftstoffpreis durch eine erhöhte CO<sub>2</sub>-Abgabe bis zum Jahr 2023 um 16 Cent/Liter steigen zu lassen. Als mache es einen großen Unterschied, ob bis 2023 16 Cent oder 2025 15 Cent (bei Diesel 17 Cent) CO<sub>2</sub>-Abgabe in den Preisen enthalten sein werden. Letzteres hat die GroKo bereits selbst beschlossen.

Halten wir einmal fest: Nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts ist der Staat zu mehr Klimaschutz verpflichtet. Das kostet Geld und wird zukünftig noch mehr Geld kosten. In vielen Bereichen von Wirtschaft und Gesellschaft wird es Umstellungen geben, die die einen mehr, die anderen weniger schmerzen werden. Bis auf die AfD wissen das auch alle Parteien und haben entsprechende Konzepte zur Erhöhung der Energiepreise.

Falsch hingegen ist die Annahme aller so planenden Parteien, dass solche Vorhaben national ohne erhebliche Opportunitätskosten umsetzbar seien. Deutschland ist keine Insel. Und dass Polen, Tschechien und Luxemburg ähnliche Erhöhungen planen, ist bisher zumindest zweifelhaft. Ohne eine europäische Harmonisierung der CO<sub>2</sub>-Abgaben werden die Entfernungen, die sich noch für Tanktourismusfahrten lohnen, künftig größer...

Noch ganz andere Erhöhungen drohen: Nach einer Studie des Beratungsunternehmens r2b droht ab 2027 ein Preisschock, wenn mit Beginn der freien Preisbildung im nationalen Emissionshandel bei schlagartig begrenztem Angebot Marktpreise von rund 300 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> möglich sind. Beim Benzinpreis sei dann mit einer schlagartigen Preissteigerung von 80 Cent pro Liter zu rechnen, wenn die Politik nicht vorher gegensteuert. Dies bereits heute zu thematisieren, traut sich bisher keine Partei.

## Noch ein Kommentar:

### Deutschland unter Strom – koste es, was es wolle?

Zunächst einmal ganz grundsätzlich: Dies ist kein Beitrag gegen Elektroautos. Sie sind bereits heute für viele Einsatzzwecke gut geeignet, und wer einmal eines gefahren hat, weiß: Sie machen darüber hinaus Spaß. Dass sie die alleinige Lösung der CO<sub>2</sub>-Problematik des Verkehrssektors darstellen, bezweifeln wir jedoch.

Im Juli 2021 wurde die magische Zahl erreicht: In Deutschland sind jetzt eine Million Elektroautos zugelassen (von knapp 48 Millionen Pkw insgesamt). Gut, die Hälfte davon sind Plug-in-Hybride (die man tatsächlich an der Steckdose aufladen kann – was allerdings nur äußerst selten vorkommt), aber dennoch zeigte sich Wirtschaftsminister Altmeier begeistert: "Es wurden im ersten Halbjahr 2021 bereits mehr Prämien in Anspruch genommen als im ganzen letzten Jahr. Insgesamt 1,25 Milliarden Euro." Seit Beginn der Umweltprämie im Juni 2016 seien über 530.000 Fahrzeuge gefördert und rund 2,1 Milliarden Euro an Förderung ausbezahlt worden.

Eine ganz klare Ursache-Wirkung-Beziehung: Der „Boom“ der Elektroautos wäre ohne ihre massive Subventionierung nicht denkbar. Hat das Fahrzeug einen Listenpreis von höchstens 47.600 Euro (brutto) und gewährt der Händler einen entsprechenden Rabatt, werden die Autos wie folgt gefördert:

Plug-in-Hybride: 4.500€ (+ mind. 2.678€ Rabatt)  
Batterieelektrisch: 6.000€ (+ mind. 3.570€ Rabatt)  
Brennstoffzelle: 6.000€ (+ mind. 3.570€ Rabatt)

Obendrauf gibt diverse Steuervorteile, u.a. Befreiung von der Kfz-Steuer, Reduzierung der Dienstwagenbesteuerung bzw. des geldwerten Vorteils, Steuerfreiheit für das Laden am Arbeitsplatz und Sonderabschreibungen. Auch die Infrastruktur der Nutzer wird subventioniert: Der Bund zahlt einen Zuschuss von 900 € für den Aufbau von steuerbaren Ladestationen an Stellplätzen und in Garagen, die zu Wohngebäuden gehören und nur privat zugänglich sind. Fördervoraussetzungen: Der Strom kommt zu 100% aus erneuerbaren Energien und die Ladeleistung liegt bei 11 kW (werkseitig oder gedrosselt).

Ach ja: Landesfördermittel gibt es auch noch, z.B. in NRW: „Eigentümerinnen und Eigentümer von Mietgebäuden können sich professionell zu ihren ganz individuellen Möglichkeiten in Sachen Elektromobilität beraten lassen. Das Land zahlt bis zu 50 % der Beratungskosten bis maximal 15.000 €.“

Kein Wunder also, dass E-Autos jetzt stark nachgefragt werden. Ihre Zahl wächst schneller als die Zahl der öffentlichen Ladesäulen. Und so forderte im Juni VW-Markenchef Ralf Brandstätter, Bund, Länder und Kommunen müssten ihre Anstrengungen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur deswegen deutlich verstärken. Verständlich, da seine Firma ausschließlich auf E-Mobilität wettet. In der Fachzeitung Kfz-Betrieb gab es dazu den Kommentar eines VW-Händlers: „Herrn Brandstätter ist nicht bewusst, dass für Schnellladesäulen mit mehr als 100 kWh erst einmal die Stromkabel zu den Säulen verlegt werden müssen. Angenommen, man möchte 5 Schnellladesäulen à 150 kWh bauen, die alle gleichzeitig mit voller Leistung benutzt werden können, dann braucht man für ein 1 km Stromkabel, durch das man 800 kWh schicken kann, einen Kabeldurchmesser von 25 cm. Die Kosten hierfür bewegen sich im 6-stelligen Bereich! Nur für die Kabelverlegung. Dann kommen nochmal 5 Säulen à 50.000 € (plus Baukosten) dazu. Der Strom wird aktuell für ca. 25 Cent pro kWh eingekauft. Die Abrechnung (Personal, Software etc.) kostet auch nochmal 10 Cent pro kWh. Wann, glaubt Herr Brandstätter, dass sich so eine Investition amortisieren würde?“

Eine mögliche Antwort könnte lauten, dass Herrn Brandstätter Amortisationen nicht interessieren (dürfen). Er benötigt mehr Verkäufe von E-Autos, die mit 0 Gramm CO<sub>2</sub> auf den Gesamtverkauf angerechnet werden, um Strafzahlungen wegen Überschreitung der vorgegebenen EU-Flottengrenzwerte zu vermeiden. (Das Schreiben von 171 Wissenschaftlern an die EU-Kommission, die errechnet haben wollen, der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, der als Argument für die Bevorzugung der Elektroautos dient, sei doppelt so hoch wie von der EU-Kommission angenommen, ändert daran sicher nichts.)