

# Auf der Kriechspur

**Umwelt** In den Ministerien liegt ein Plan vor, der die Zahl der Elektroautos drastisch erhöhen könnte. Doch Unions-Spitzen blockieren – aus Angst vor Ärger mit den Autokonzernen?

Die grüne Zukunft, leise und sauber, wartet am Haupteingang des Bundesverkehrsministeriums. Es ist ein BMW i3, das erste Fahrzeug, das der deutsche Automobilbauer ausschließlich mit Elektroantrieb anbietet. Die schadstofffreie Limousine steht für den Hausherrn bereit, Alexander Dobrindt.

Mit dem Elektroauto lässt sich der Verkehrsminister CO<sub>2</sub>-neutral durch die Hauptstadt chauffieren – und das nicht nur in den Dezembertagen, in denen sich die Welt zum Pariser Klimagipfel versammelt hatte. Der frühere CSU-Generalsekretär gefällt sich in der Rolle des Innovationsministers, der nicht nur durch die entlegenen Gebiete des Landes Datenautobahnen ziehen, sondern auch die Elektromobilität entscheidend voranbringen möchte.

Als er im September mit großem Brimborium eine Stromzapfstelle an der Autobahn A9 bei Ingolstadt einweihte, versprach er, binnen zwei Jahren 400 solcher Schnellladestationen an Raststätten einzurichten. Damit sei es künftig möglich, so Dobrindt, „mit einem Elektrofahrzeug von der Nordsee bis an die Zugspitze zu fahren“.

Fragt sich nur: mit welchen Elektroautos? Eine Million Stromfahrzeuge sollten bis zum Jahr 2020 auf Deutschlands Straßen unterwegs sein, so das ehrgeizige Ziel der Bundesregierung im Jahr 2009. Doch bisher gibt es nicht mal 30 000. Bis Novem-

ber wurden in diesem Jahr 10 443 Elektroautos zugelassen. Allein ein einziges Modell der monströsen Spritfresser, der BMW X5 (bis zu 224 Gramm CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilometer), kam im selben Zeitraum mit 9878 Neufahrzeugen auf ähnliche Zulassungszahlen.

Sicher, ohne ein flächendeckendes LadeNetz für Elektroautos geht es nicht. Zudem sind Modelle mit Stromantrieb zwar von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, aber sie kosten beim Kauf deutlich mehr als ihre Benzin- oder Dieselvarianten. Vor allem jedoch fehlt es, trotz öffentlicher Lippenbekenntnisse zur Elektromobilität, am politischen Willen, den Schalter umzulegen: weg von der Verbrennungstechnik des 19. Jahrhunderts, die deutschen Automobilkonzernen immer noch volle Auftragsbücher sichert.

Dabei liegen Konzepte zu einer nachhaltigen Förderung der Elektromobilität seit Monaten fertig in den Schubladen. Doch der Zehnpunkteplan der Experten aus Finanz-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verkehrsministerium wurde von den Politikern verschleppt und blockiert, allen voran von den Spitzen der Union.

Vielleicht hat das Zaudern der Politik damit zu tun, dass das vierseitige Arbeitspapier mit dem Titel „10 Punkte zur Unterstützung der Marktentwicklung Elektromobilität“ eine Reihe von Maßnahmen vorschlägt, die weder dem Finanzminister noch der Automobilindustrie gefallen. Denn die interministerielle Arbeitsgruppe ist sich einig, dass es Milliarden kosten wird, die deutschen Autofahrer zum Umstieg zu bewegen – Milliarden, die entweder der Staat oder die Automobilindustrie aufbringen muss.

So schlägt die Arbeitsgruppe einen Umweltbonus für Elektrofahrzeuge vor. Vom kommenden Jahr an sollte der Privatkauf mit 5000 Euro pro Wagen bezuschusst werden, wenn ein Unternehmen ein solches Auto kauft, sollten es 3000 Euro sein. Die Subvention sollte sich dann jedes Jahr um 500 Euro verringern und schließlich zum 31. Dezember 2020 auslaufen. Die Kosten dafür werden mit circa zwei Milliarden Euro beziffert.

Um die aufzubringen, sieht der Katalog als eine Variante die Erhöhung der Energiesteuer um einen Cent pro Liter vor. Das brächte, so die Kalkulation, Steuereinnahmen in Höhe von etwa 500 bis 600 Millionen Euro pro Jahr. Doch noch bevor das Papier fertig war, signalisierte das CDU-

geführte Finanzministerium, dass es eine Steuerhöhung zur Förderung von Elektroautos ablehnt.

Bleibe die Option, die Automobilindustrie und die Käufer von PS-starken und schadstoffreichen Sport Utility Vehicles (SUV) zahlen zu lassen. „CO<sub>2</sub>-basiertes Umweltbonus-Umweltbeitragsystem“ heißt das im Zehnpunktepapier. Danach müssten die Käufer für jedes neu zugelassene Fahrzeug, dessen Kohlendioxidausstoß über 95 Gramm pro Kilometer beträgt, „einen einmaligen, moderaten Umweltbeitrag“ leisten. Für den BMW X5 würde der bei rund 800 Euro liegen. Das wäre aber noch weit unter der Umweltabgabe, die etwa Frankreich für hochmotorisierte SUVs erhebt.

Überdies empfiehlt die Arbeitsgruppe eine verbindliche Elektroautoquote für Hersteller. Erreichen sie diese nicht, drohen saftige Strafzahlungen. 2017 sollten danach drei Prozent der in Deutschland zugelassenen Neuwagen eines Herstellers aus E-Fahrzeugen bestehen, 2020 sollten es dann zwölf Prozent sein.

Bemerkenswerterweise basieren die Maßnahmen auf einer Untersuchung der gemeinhin kapitalfreundlichen Unternehmensberatung Roland Berger. Das vertrauliche Gutachten trägt den Titel „Markthochlaufszszenarien für Elektrofahrzeuge zur Zielerreichung von einer Million Fahrzeuge in 2020“. Nur mit den Kaufanreizen und einer Gegenfinanzierung über einen CO<sub>2</sub>-Malus, so Berger, ließe sich dies annähernd erreichen. 2,3 Milliarden Euro würde es demnach kosten, bis Ende 2020 686 000 Hybridfahrzeuge und 219 000 reine Elektroautos auf Deutschlands Straßen zu bringen.

Die Fachleute glaubten, die Instrumentarien gefunden zu haben, die der Elektromobilität den notwendigen Schub verleihen. Doch Kanzlerin Angela Merkel blieb auf der Internationalen Automobilausstellung im September in Frankfurt am Main vage, was konkrete Maßnahmen und den Zeitplan angeht. „Vernünftige Rahmenbedingungen fördern den Verkauf“, sagte Merkel. Über den Weg sei man aber „noch in der Diskussion“. Keinen einzigen Punkt aus dem Zehnpunkteprogramm fand die Kanzlerin einer Erwähnung wert. „Aber gut Ding will Weile haben, heißt es ja“, sagte sie noch.

Vielleicht hing Merkels Zurückhaltung auch mit einem Schreiben zusammen, das drei Tage zuvor bei Dobrindts Staatssekre-

## Startprobleme

Neuzulassungen von Personenkraftwagen in Deutschland

2015\* gesamt:

2,96 Mio.



2015 kamen auf 1000 Pkw 4 Elektroautos

\*Januar bis November

DER SPIEGEL



**Elektromobilmfahrer Dobrindt:** Erhebliche Unruhe ausgelöst

tär Rainer Bomba im Verkehrsministerium eingetroffen war. Der Absender des Briefes war Peter Biesenbach, Berliner Cheflobbyist des Autozulieferers Bosch. Das interministerielle Zehnpunkteprogramm war inzwischen in der Autoindustrie bekannt und hatte, wie aus dem Schreiben hervorgeht, erhebliche Unruhe ausgelöst.

Sein Unternehmen, warnte Biesenbach, könne „Vorstellungen nicht mittragen“, „die durch feste Quoten und/oder ein Bonus/Malus-System signifikant unerwünschte Effekte auf das Marktgeschehen und auch den Markthochlauf hätten“. Er sprach von einem „völlig falschen Signal für den Automobilstandort“, Autos mit einem Malus zu belegen, „obwohl sie mit einem hocheffizienten Verbrennungsmotor ausgestattet sind und so einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion schädlicher Emissionen leisten“. Künftig solle die Regierung besser alle Maßnahmen „vertrauensvoll mit allen relevanten Akteuren frühzeitig diskutieren“, kritisierte er.

Fest steht, dass nach dem Schreiben der Zehnpunkteplan wieder in der Schublade

verschwand. Ein Übriges mag die Intervention von CDU/CSU-Fraktionschef Volker Kauder bewirkt haben. Übereinstimmend erzählen Ministeriale und Parlamentarier der Großen Koalition, dass Kauder vor Merks IAA-Rede im Kanzleramt vortrat und zu größter Zurückhaltung in Sachen Elektromobilität aufrief.

Zu persönlichen und vertraulichen Gesprächen äußerte sich Kauder nie, sagt sein Sprecher. Der Fraktionsvorsitzende halte den Ausbau der Elektromobilität aber für eine „zentrale Herausforderung“. Auf dem CDU-Parteitag in Karlsruhe betonte Kauder in der vorvergangenen Woche, die CDU werde die „Automobilindustrie auf diesem schwierigen Weg nicht allein lassen, damit Deutschland auch in Zukunft das Autobauerland Nummer eins bleibt“.

Lediglich Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD) wagte noch einen zaghaften Vorstoß. „Direkte, staatliche Kaufzuschüsse“, schrieb Hendricks in einem Beitrag zur Zukunft der Städte, halte sie „für vernünftig“. Auch eine „E-Fahrzeug-Quote“ sei sinnvoll, damit „wir parallel

auch die Automobilindustrie in die Pflicht“ nehmen können, „Elektrofahrzeuge zu attraktiven Konditionen anzubieten“. Dafür setze sie sich in der Bundesregierung ein.

Offenbar mit wenig Erfolg bisher. Denn kurz darauf nahm die Große Koalition jeden Schwung aus der Initiative. In einer Antwort auf eine Anfrage der grünen Bundestagsfraktion heißt es lapidar: Die Bundesregierung berate gegenwärtig „über das weitere Vorgehen zur Verbreitung der Elektromobilität auf dem deutschen Markt“. Und selbst die Umweltministerin ruderte zurück. Zwar nannte sie im SPIEGEL-Interview kurz vor Weihnachten die Zahl von 5000 Euro Kaufpreisprämie, zur Finanzierung sagte sie aber lediglich: Das müssten „Finanz- und Verkehrsminister klären“.

Doch so sehr die Bundesregierung die Förderung der Elektroautos auch verschleppt und verzögert, an einer EU-Vorgabe kommt sie nicht vorbei: In fünf Jahren, so hat die EU beschlossen, dürfen Autos im Schnitt nur noch 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen. Ein Ziel, das ohne schadstofffreie Elektroautos kaum zu erreichen ist. Und dabei soll es nicht bleiben, das EU-Parlament hat bereits eine weitere Absenkung auf höchstens 78 Gramm CO<sub>2</sub> ab 2025 gefordert.

Die allerdings möchte die deutsche Automobilindustrie verhindern. Bereits im Februar schrieb Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), einen Brandbrief an seinen Parteifreund, Kanzleramtschef Peter Altmaier: „Gesetzgeberische Maßnahmen müssen angesichts besonders ambitionierter Ziele mehr denn je die Balance zwischen Ökologie und Ökonomie berücksichtigen“, so der ehemalige Verkehrsminister.

Beigefügt hatte er ein internes VDA-Positionspapier: „Wegen der Unwägbarkeiten bei der Elektromobilität“, heißt es darin, dürften neue „CO<sub>2</sub>-Ziele für die Zeit post 2020“ vorerst „nicht festgelegt werden“.

Nun, nach dem Klimaabkommen von Paris, so scheint es, kann sich die Bundesregierung eine weitere Verzögerung nicht mehr leisten. Zu Beginn des neuen Jahres soll sich Kanzleramtschef Peter Altmaier (CDU) mit dem Umwelt-, Verkehrs-, Finanz- und Wirtschaftsministerium auf einen verbindlichen Maßnahmenkatalog verständigen. Die Kanzlerin, so heißt es in den Ministerien, möchte noch im Februar ein Papier auf dem Tisch haben, das die Elektromobilität „signifikant“ voranbringt.

Die Bundesregierung könnte bei sich selbst schon mal anfangen. Noch immer sind E-Autos wie Dobrindts i3 im Fuhrpark der Ministerien die Ausnahme. Und ausgerechnet das Bundesforschungsministerium hat bisher keinen einzigen Stromer in Dienst gestellt.

Andreas Wassermann

Mail: andreas.wassermann@spiegel.de