

13. November 2020

LBBW Research: Bund muss Kaufanreiz für E-Autos ausweiten

Fördertopf könnte wegen hoher Nachfrage bereits Anfang 2022 austrocknen

Gestützt von Kaufprämien in Milliardenhöhe ist seit dem Sommer der Absatz von elektrisch getriebenen PKW in Deutschland stark gestiegen. Das lässt zwar für die Bundesregierung das Erreichen ihrer mittelfristigen Umweltziele näher rücken, urteilt das LBBW Research in einer aktuellen Studie. Jedoch droht der sogenannte Umweltbonus jetzt ein Opfer seines Erfolgs zu werden: Setzt sich der Anstieg der Förderanträge ungebremst fort, könnten die dafür vorgesehenen rund 4,1 Milliarden Euro (davon knapp 2,1 Milliarden Euro Umweltbonus und 2 Milliarden Euro Innovationsprämie) bereits Anfang 2022 nahezu verbraucht sein.

Kaufprämien wie der Umweltbonus fördern bereits seit 2016 den Kauf von Elektroautos mit Batterieantrieb oder mit Hybridantrieb. „Die staatlichen Fördermaßnahmen zeigen Wirkung. Inzwischen wurden damit mehr als eine Viertelmillion Fahrzeuge bezuschusst, bei stark steigender Tendenz“, urteilt LBBW-Automobilanalyst Gerhard Wolf. „Im Oktober lag der Anteil der Elektroautos an den Neuzulassungen bei rund neun Prozent und damit um mehr als das Doppelte über den knapp vier Prozent im Mai, vor Erhöhung der Fördergelder.“ Damals hatte die Bundesregierung die Kaufprämie (Umweltbonus und Innovationsprämie) auf bis zu 9.000 Euro angehoben.

E-Autos müssen 40 Prozent Marktanteil erreichen

Bei Ihrer Analyse der staatlichen Maßnahmen zur Förderung der Mobilitätswende kommen die beiden Autoren Frank Biller und Gerhard Wolf jedoch zu dem Schluss, dass diese starken Zuwächse noch immer nicht ausreichen. „Um 2030 die ehrgeizigen CO₂-Flottenziele der EU zu erreichen, sehen wir eine Quote von 40 Prozent Anteil der Elektroautos an den zugelassenen PKW als notwendig an. Um das Langfristziel für Deutschland zu erfüllen, müssten nach unserer Berechnung die Quoten von batterie- und hybrid-getriebenen Fahrzeugen bis 2025 auf jeweils rund 14 Prozent und für 2030 auf jeweils rund 20 Prozent steigen“, erklärt Automobilanalyst Frank Biller.

Umgerechnet muss der monatliche Absatz elektrisch getriebener Fahrzeuge bis 2025 monatlich rund 78.000 Fahrzeuge und bis 2030 rund 115.000 Fahrzeuge betragen. Im vergangenen Monat war der Absatz gegenüber dem Vorjahreszeitraum aber erst auf rund 48.000 PKW gestiegen. Trotz einer Verdreifachung noch viel zu wenig.

Während ein weiterer Ausbau der Förderung also dringend angeraten wäre, drohen die Fördertöpfe wegen der kontinuierlich steigenden Nachfrage vorzeitig auszutrocknen. „Insbesondere die Dynamik der vergangenen Monate zeigt, wie erfolgreich die Maßnahmen sind. Aber bereits Anfang 2022 dürfte der Fördertopf deshalb auch weitgehend geleert sein“, warnt Wolf. Während die Innovationsprämie bis 2021 befristet war, sollte der Umweltbonus bis 2025 reichen.

Ungleichbehandlung des Diesels beenden

Allein der weitere Ausbau der Kaufanreize ist nach Ansicht der Analysten jedoch nicht ausreichend. Sie raten vielmehr, endlich die jahrzehntealte steuerliche Ungleichbehandlung von Diesel und Benzinern zu beenden. Würde für beide Antriebe die gleiche Energiesteuer erhoben, käme bei ausgeglichener KfZ-Steuer jährlich ein Betrag von rund 1,4 Milliarden Euro zusammen. Und könnte der Elektromobilität zugutekommen, schlagen die beiden

Analysten vor: „Das langfristig geplante Ziel von eine Million Ladesäulen bis 2030 entspricht der Installation von 2.000 Ladepunkten pro Woche und wäre gut aus den Mitteln der Angleichung der Energiesteuer auf Diesel finanzierbar.“

Die komplette Studie finden Sie hier:

www.lbbw.de/2020-studie-umweltbonus