

TAZ 3.6.2010

Elektroautos teuer für den Staat

Um eine Million Elektrofahrzeuge bis 2020 auf die Straße zu bringen, müsse der Kauf mit insgesamt bis zu 2,7 Milliarden Euro bezuschusst werden, heißt es in einer Studie. VON RICHARD ROTHER

<http://www.taz.de/uploads/hp_taz_img/xl/elon.jpg>

Er profitiert vom Elektroauto-Hype: Elon Musk, Chef von Tesla Foto: rtr

800 Millionen bis 2,7 Milliarden Euro an Subventionen muss der Staat investieren, damit im Jahr 2020 wie von der Bundesregierung angestrebt eine Million Elektroautos auf den Straßen fahren. Die Höhe der Zuschüsse, mit denen Autofahrer zum Kauf eines Elektromobils gebracht werden sollen, hängt dabei vom Fahrzeugtyp sowie von der Entwicklung der Batteriekosten und der Ölpreise ab. Das geht aus einer Studie des Forschungsnetzwerks Energie Impuls OWL hervor, die die Agentur für Erneuerbare Energien in Auftrag gegeben und das Bundesumweltministerium gefördert hat.

Die Forscher haben in ihrer Untersuchung in mehreren Szenarien errechnet, wie sich in den nächsten Jahren die Kosten verschiedener Klassen von Elektroautos im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor entwickeln könnten. Berücksichtigt haben die Wissenschaftler dabei vor allem die Kosten für die Batterie eines Elektroautos, die dieses insgesamt teurer als herkömmliche Modelle machen. Dem wurde gegenübergestellt, dass die Stromkosten für das Fahren des Autos immer deutlich unter den Kosten für Benzin oder Diesel liegen. Logisch: Elektrofahrzeuge lohnen sich am ehesten, je geringer die Batteriekosten und je höher die Ölpreise sind. Solange sich Elektroautos nicht rentieren, "bedarf es einer Förderung, um die Investitionsmehrkosten auszugleichen", schreiben die Experten.

In einem ersten Szenario - niedrige Batteriekosten und hoher Ölpreis - wäre nach der Studie bis zum Jahr 2020 immer noch ein Fördervolumen von etwa 840 Millionen Euro nötig, um eine Million Elektrofahrzeuge in Deutschland auf die Straße zu bringen. Bei einem zweiten Szenario - niedrige Batteriekosten und niedriger Ölpreis - wäre etwa 1 Milliarde Euro nötig. Im dritten Szenario - hohe Batteriekosten und hoher Ölpreis - wären es schon 2,4 Milliarden Euro.

Allerdings variiert der Förderungsbedarf je nach Autoklasse - vom Leichtfahrzeug bis zum relativ schweren Familien- oder Oberklassewagen. "Wenn die Bundesregierung über ein Förderprogramm nachdenkt, sollte dies fahrzeugspezifisch und degressiv angelegt sein, um Mitnahmeeffekte zu verhindern", sagt Jörg Mayer, Geschäftsführer der Agentur für Erneuerbare Energien.

Hintergrund: Bei Elektro-Leichtfahrzeugen und bei Plug-in-Hybriden - Autos, die sowohl mit Strom als auch mit herkömmlichem Kraftstoff fahren - sinken die sogenannten Differenzkosten im Vergleich zu gleichwertigen herkömmlichen Autos besonders schnell, da die Fahrzeugklassen nur relativ kleine und damit vergleichsweise günstige Batterien benötigen. Die Batteriekosten können so umso schneller durch die Einsparung von Energiekosten ausgeglichen werden, die das Tanken von Benzin mit sich brächte. Bei großen, reinen Elektroautos sähe das anders aus; sie benötigen besonders starke, also teure Batterien. Entsprechend unterschiedlich soll nach Ansicht der Forscher die staatliche Förderung gestaltet werden: Käufer von Autos mit vergleichsweise günstigen Batterien erhielten weniger, Käufer von Fahrzeugen mit teuren bekämen mehr staatliche Subvention. Zudem soll die Förderung im Laufe der Jahre

sinken, da die Batterien von Jahr zu Jahr billiger werden dürften.

Den Forschern ist bewusst, dass Elektrofahrzeuge dem Klimaschutz nur dienen, wenn sie vor allem mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden. "Jedes der eine Million Elektrofahrzeuge sollte erneuerbaren Fahrstrom laden", fordert Mayer. "Nur so bringen wir Klimaschutz auf die Straße und verbessern die Netzintegration von Wind und Sonne."