



Nun also doch. Die Regierung hat sich entschieden, künftig den Kauf von Elektroautos zu fördern. Käufer eines rein elektrisch betriebenen Fahrzeugs bekämen demnach 4.000 Euro Prämie, für Plug-in-Hybridfahrzeuge sind 3.000 Euro vorgesehen. Der Bund und die Automobilindustrie wollen hierfür jeweils 600 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Außerdem will die Regierung die Ladeinfrastruktur mit rund 300 Millionen Euro fördern, insgesamt stellt sie rund eine Milliarde Euro bereit.

„Wir begrüßen es, dass die Bundesregierung mit ihrem Beschluss die Verbreitung von Elektroautos fördert“, sagt Florian Gerster, Vorsitzender des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK). Der Verband wünscht sich jedoch von den Beteiligten weitergehende Impulse in Bezug auf die Förderung auch von elektrischen Nutzfahrzeugen, da die KEP-Branche für deren Einsatz prädestiniert sei.

Robin Geisler, Geschäftsführer von eeMobility, Anbieter von Ladeinfrastruktur und Ökostrom aus München, befürwortet die bundesweite Förderung ebenfalls. „Wir erwarten einen spürbaren Marktimpuls. Das Programm sollte für deutsche Hersteller neue Motivation sein, zügig Modelle in den Markt einzuführen“, sagt er. Die Förderung könnte die E-Mobilität beleben.

„Neben der pauschalen monetären Förderung sind unserer Meinung nach vielmehr sogenannte Soft Skills wichtig“, sagt Sebastian Haßler, Geschäftsführer von Interkep aus München, zu dessen Unternehmensflotte vier elektrisch angetriebene Nissan e-NV 200 gehören. So wäre es seiner Ansicht nach sinnvoll, wenn E-Lieferwagen Taxi- oder Busspuren nutzen dürften und ihnen Zufahrtsberechtigungen für Innenstädte erteilt würden.

Klaus-Dieter Bugiel, Geschäftsführer von Fox-Courier in Leipzig,

hat sogar schon darüber nachgedacht, wieder aus der Elektromobilität auszusteigen, nachdem er zunächst sehr begeistert war. In knapp fünf Jahren hätte sich nicht viel getan, sagte er vergangenen Herbst gegenüber KEP aktuell.

Mit der nun beschlossenen Förderung von E-Mobilität, sei er wieder ein wenig zuversichtlicher: „Da sich nun auch die Politik mit diesem Thema intensiver beschäftigt, hoffe ich, dass sich die gewünschten Forderungen schnellstmöglich umsetzen lassen“, sagt er. Gemeint sind die Reichweiten der Fahrzeuge, sowie eine einwandfrei funktionierende Ladeinfrastruktur. Zudem wünscht er sich besser geschultes Personal der Ordnungsämter – und natürlich, künftig die Vorteile in der Citylogistik nutzen zu können, etwa beim Befahren der Innenstadt.

Markt unter Preisdruck

Der Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP) sieht die Förderung elektrischer Antriebstechnologien grundsätzlich positiv, befürchtet aber, dass die traditionellen Autohersteller mehr und mehr ihre Technologieführerschaft an die Deutsche Post DHL verlieren, die mit dem Screenshot ein eigenes E-Zustellfahrzeug in eigener Fabrik baut. Zudem sähen sich Unternehmer und Fahrer mit Anforderungen aus der E-Mobilität konfrontiert, die durch die Förderung nicht kompensiert würden. „Der Markt steht unter erheblichem Preisdruck. Die meisten Versender sind nicht bereit, höhere Kosten beim Einsatz von E-Fahrzeugen zu akzeptieren“, sagt der BdKEP-Vorsitzende Andreas Schumann.

Grundsätzlich gut, dass ein Kaufanreiz geschaffen wird, um den Markt anzukurbeln, findet es

auch Steffen Raiber vom Fraunhofer IAO in Stuttgart. „Es könnte helfen, dass Unternehmen aus der KEP-Branche eher in der Lage sind, in Elektrofahrzeuge zu investieren“, sagt er. Raiber hält das Potenzial für elektrisch angetriebene Zustellfahrzeuge im innerstädtischen Wirtschaftsverkehr für relativ hoch. Er bemängelt allerdings, dass der Bund nur begrenzte Mittel für eine begrenzte Zeit zur Verfügung stellen will. „Ich befürchte daher, dass Lieferdienste nicht wirklich von der Förderung profitieren werden, da es derzeit noch keine Auswahl an geeigneten Elektrolieferwagen gibt“, fügt er hinzu. Er würde es daher begrüßen, wenn der Bund auch eine Entwicklungsförderung für E-Lieferwagen einführen würde, wie es beispielsweise das US-Energieministerium aktuell tut.

„Die monatelange Diskussion über mögliche Kaufzuschüsse hat einen Schwebezustand geschaffen, der der E-Mobilität mehr geschadet hat, als ein Verzicht auf eine Kaufprämie“, ergänzt Joseph Seybold vom Referat Verkehr und Nachhaltige Mobilität, Bereich Innovation, Mobilität, Umwelt der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern.

Die IHK lehne grundsätzlich jegliche Subventionen ab, die nur einem kleinen Teil der Wirtschaft zu gute kommen. „Uns wäre es am liebsten, dass die Automobilhersteller derart überzeugende Produkte auf den Markt bringen, dass die Kunden von sich aus zugreifen und der Staat nur noch die geeigneten Rahmenbedingungen setzen muss“, fügt er hinzu. In den USA etwa würden potenzielle Kunden vor den Autohäusern übernachten, um ein Fahrzeug zu bestellen, das sie noch nicht einmal gesehen haben. Würde die deutsche Autoindustrie das schaffen, bräuchte es auch keine Kaufprämien.

Marcus Fendt, Geschäftsführer von The Mobility House in Mün-

chen, Anbieter von Lade- und Energiespeicherlösungen der Elektromobilität, ist prinzipiell gegen breite Förderungen, „weil es selten der effizienteste Weg ist, die gewünschten Ziele zu erreichen“. Sinnvoller sei es aus seiner Sicht, zielgerichtet Taxi-, Sozial- oder Lieferdienste zu fördern sowie eine Umweltafgebefür alle Fahrzeuge über ein bestimmtes CO₂-Niveau ab 2020 einzuführen, die kontinuierlich ansteigt.

Dennoch scheint der Beschluss des Bundes einen Stein ins Rollen gebracht zu haben. Daimler beispielsweise hat angekündigt, in Hamburg 500 Millionen Euro in eine Hightech-Produktion für E-Mobilität investieren zu wollen. Bewegung in die deutsche Autobranche will auch das vor wenigen Monaten gegründete Hamburger

Unternehmen Emovum bringen. Die Tochtergesellschaft der Wulf Gaertner Autoparts, Hersteller von Autoersatzteilen, will zunächst technologisch weiterentwickelte Elektrotransporter auf Basis des Fiat Ducato anbieten. Kaufprämien seien für das Unternehmen ein wichtiges Zeichen dafür, dass sich jetzt auch die Politik konsequent die E-Mobilität einsetzt. „Die verschärften Umweltzonen in den Innenstädten machen elektrische Kleintransporter künftig im lokalen Lieferverkehr alternativlos“, sagt Emovum-Geschäftsführer Andreas Pfeffer.

Text: Nicole de Jong | Foto: Emovum