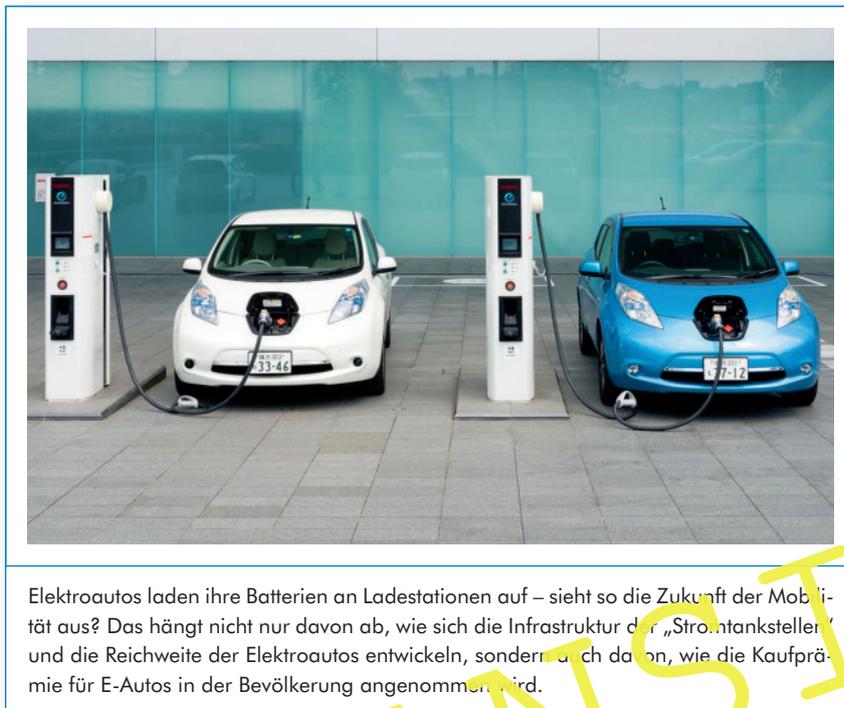


# Von der Kaufprämie zum Elektroauto? – Staatliche Förderung von E-Mobilität

Von Fabia Fürstenau, Kiel



Elektroautos laden ihre Batterien an Ladestationen auf – sieht so die Zukunft der Mobilität aus? Das hängt nicht nur davon ab, wie sich die Infrastruktur der „Strömstankstellen“ und die Reichweite der Elektroautos entwickeln, sondern auch davon, wie die Kaufprämie für E-Autos in der Bevölkerung angenommen wird.

## Themen

Carsharing	①	M 5		
Fahrverbot	①	M 5		
Grenzwert für CO <sub>2</sub> -Ausstoß	①	M 5		
Hybrid-Fahrzeuge	①	M 1	M 5	
Innenstadt-Maut	①	M 5		
Kaufprämie für Elektroautos	①	M 1	M 3	M 4
Kfz-Steuer	①	M 3		
Lade-Infrastruktur	①	M 5		
Pkw-Zulassungen	①	M 1		
Preis-Mengen-Diagramm	①	M 4		
Strukturpolitik	①	M 0	M 3	
Subventionen	①	M 3	M 4	

© Stockphoto/foel-t

VORANSICHT

## Aufbau der Unterrichtseinheit

MODUL	h	KOMPETENZEN	MATERIALIEN
① Elektromobilität in Deutschland – Status Quo und die Diskussion um Förderinstrumente <i>Vorwissen:</i> Strukturpolitik	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statistiken zum Status Quo der Elektromobilität in Deutschland analysieren</li> <li>• Die Kaufprämie für E-Autos aus der Sicht der Verbraucher und des Staates hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile analysieren</li> <li>• In einem Rollenspiel Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität diskutieren und beurteilen</li> <li>• Den Standpunkt einer Rolle vertreten und dabei einen Perspektivwechsel vollziehen</li> <li>• Ein Maßnahmenpaket für die Förderung von E-Autos entwickeln</li> </ul>	M 0 – M 5 ZM 1 – ZM 3

Die Dauer ist in Unterrichtsstunden à 45 Minuten angegeben. Die Angaben sind als Richtwert zu betrachten.

# Elektromobilität in Deutschland – Status Quo und die Diskussion um Förderinstrumente

## Fachliche Hinweise

Das moderne Verkehrswesen stößt an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit: Auf den Straßen wird es immer enger, die Lärmbelastung für Bürger und die Feinstaubbelastung von Großstädten nimmt zu. Aus diesem Grund hat die Bundesregierung im „Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität“ bereits 2009 angekündigt, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektroautos auf deutsche Straßen zu bringen. Dadurch soll bis zu sieben Prozent klimaschädliches CO<sub>2</sub> eingespart werden. Elektroautos haben noch nicht den besten Ruf: Vor allem ihre begrenzte Reichweite verschreckt potenzielle Käufer. Eine Kaufprämie soll das ändern und ihren Absatz steigern. Deshalb wurde sie Teil des im Mai 2016 beschlossenen Maßnahmenpakets zur Förderung der Elektromobilität. Dieses sieht vor, dass bis zum Jahr 2019 Käufer von Elektroautos 4.000 Euro und Käufer von Hybrid-Fahrzeugen 3.000 Euro „Umweltbonus“ erhalten – solange die Fördersumme reicht. Laut dem damaligen Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel wird „[d]ie steigende Nachfrage [...] wichtige und notwendige Investitionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Elektromobilität auslösen.“ Allerdings gibt es auch negative Effekte: Wettbewerbsfähige oder umweltschonendere Techniken können durch subventionierte Produkte verdrängt werden. Gleichzeitig wird der Staatshaushalt in hohem Maße belastet. Kritiker argumentieren, dass eine langfristige Entlastung des Verkehrssystems nur über eine veränderte Einstellung der Menschen gelingt: So verzichten immer mehr Bürger auf ein eigenes Auto. In Großstädten sind öffentliche Transportmittel und Carsharing sowieso oft günstiger. Mancherorts wird diese Entwicklung durch Maßnahmen wie z. B. eine Innenstadt-Maut oder Umweltzonen flankiert.

## Didaktisch-methodische Überlegungen

Am Beispiel des politischen Ziels von einer Million Elektroautos auf deutschen Straßen bis zum Jahr 2020 lässt sich ein typischer wirtschaftspolitischer Konflikt abbilden: Die wirtschaftliche Dimension, mit knappen Ressourcen schonend umzugehen, steht der wertgebundene Dimension der Politik gegenüber. Der Streit um die Förderung der E-Mobilität bildet die Interessen der beteiligten Akteure anschaulich ab. In diesem Modul untersuchen die Schüler zunächst die Kaufprämie, bevor sie in einem Rollenspiel aus unterschiedlichen Vorschlägen zur Förderung der E-Mobilität einen konkreten Maßnahmenplan erarbeiten. Sowohl Kosten-Nutzen-Abwägungen, als auch politische Gestaltungsmöglichkeiten spielen dabei eine Rolle.

### Modul 1: Elektromobilität in Deutschland – Status Quo und die Diskussion um Förderinstrumente

**Lernziel:** Die Schüler kennen Gründe für die Förderung der E-Mobilität und können die Vor- und Nachteile der Kaufprämie sowie anderer Instrumente zur Förderung von E-Autos aus verschiedenen Perspektiven diskutieren.

**Methoden:** Analyse von Statistiken (M 1), Internetrecherche (M 0, M 3), Präsentation (M 3, M 4), Rollenspiel (M 5)

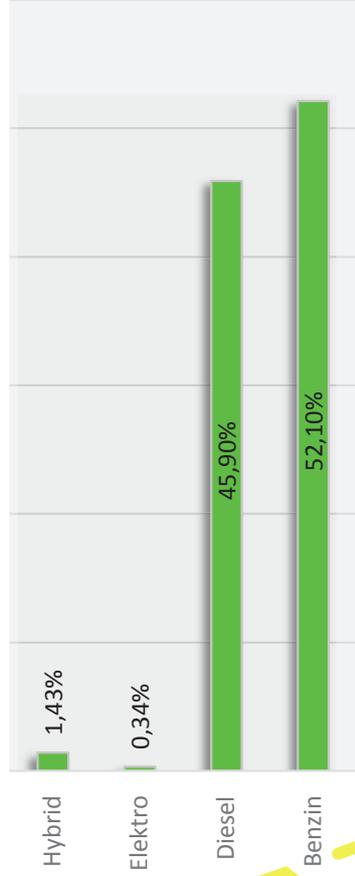
MODULPHASE	ABLAUF	MEDIEN
Einstieg	Auf der Grundlage einer Infografik wiederholen die Schüler ihr Vorwissen zu den verschiedenen Arten der Strukturpolitik und ihren Instrumenten. Mithilfe der Statistiken erfassen die Schüler den aktuellen Stand der Elektromobilität in Deutschland. Das erste Bild kann als stummer Impuls genutzt werden. Als schülerzentrierter Einstieg hilft es, die Vorstellungen zu Elektromobilität präsent zu machen. Die anschließende Auswertung leitet zur Problemstellung über.	M 0 M 1 Computer/Internet, Beamer/OHP, Kopien für ein Drittel der Klasse
Erarbeitung I/ Sicherung I	Die Jugendlichen erfahren, warum die Elektromobilität gefördert wird. Die Diskussion um das angemessene Vorgehen führt zur Kaufprämie.	M 2

# Noch ganz am Anfang? – Der Stand der Elektromobilität in Deutschland



© Colourbox

① Neu zugelassene Pkw im Jahr 2016 nach Antriebsart



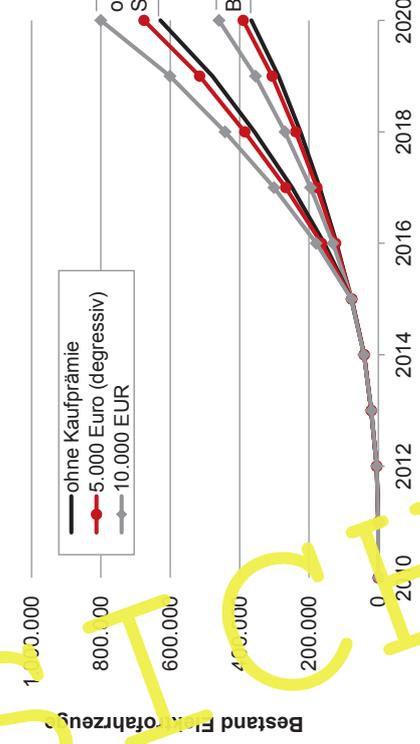
Quelle (Daten): Kraftfahrt-Bundesamt, gerundet

② Neu zugelassene Pkw 2007–2016 nach Antriebsart



Quelle (Daten): Kraftfahrt-Bundesamt, gerundet

③ Simulierter Markthochlauf



© TU Braunschweig

1. Führt ein Blitzlicht durch: Wie stehst du zu E-Autos? Sollte Elektromobilität deiner Meinung nach gefördert werden?
2. Bildet Dreiergruppen. Beschreibt und erklärt arbeitsteilig die drei Schaubilder. Stellt Zusammenhänge zwischen ihnen her.

## PROF. DR. MANFRED HESSE, POLITIKBERATER



© thinkstockphoto/ajr\_images

Es gibt günstigere und einfachere Wege als die Kaufprämie, um mehr für den Klimaschutz im Verkehr zu tun. So könnte die Luftqualität etwa durch Fahrverbote, eine Umrüstung von Stadtbusen auf Elektromotoren oder die Erhebung einer Innenstadt-Maut nach dem Vorbild europäischer Metropolen wie London verbessert werden. Die breite Anwendung einer heute bekanntermaßen ineffizienten Technik zu subventionieren – wie es durch die Kaufprämie geschieht – ist nicht sinnvoll. Zielführender wäre es, öffentliche Gelder in

die Forschung und Entwicklung neuer umweltschonender Antriebstechniken zu stecken. Dies könnte auch durch Richtwerte von der Politik erreicht werden. Denn Grenzwerte verlagern die Verantwortung für klimaschonende Technik von der Politik auf die Hersteller und lassen diesen gleichzeitig Spielraum, wie sie diese Werte erreichen. Übrigens handelt es sich dabei meist um Höchstwerte. Hiermit arbeiten andere Länder schon lange: So darf beispielweise ab 2020 in Norwegen kein Neuwagen mehr als 85 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstoßen. Das sind zehn Gramm weniger, als in der EU dann erlaubt sind. In Kalifornien müssen mindestens 18 Prozent der neu zugelassenen Autos bis zum Jahr 2018 emissionsarme Fahrzeuge sein. Wie die Hersteller diesen Anteil erreichen, bleibt ihnen überlassen.

Frei nach: [www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/B/brief-gabriel-foerderung-elektroautos,,property=pdf,bereich=bmwiz2012,sprache=de,rwb=true.pdf](http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/B/brief-gabriel-foerderung-elektroautos,,property=pdf,bereich=bmwiz2012,sprache=de,rwb=true.pdf)



## THOR SABEL, FAHRER EINES E-AUTOS

Mein Tesla Model S hat eine Reichweite von 400 Kilometern, meine Mutter schafft sogar 500. Das hängt jedoch von der Fahrweise ab. Über Elektroautos habe ich zum ersten Mal nachgedacht, als eine Ladestation vor meiner Osloer Wohnung gebaut wurde. Die Idee einer Tankstelle direkt vor dem Haus fand ich verlockend! Allerdings gefiel mir von den Elektroautos, die es damals gab, keines. Vor zwei Jahren habe ich mir dann meinen Tesla gekauft – vor allem wegen der Leistung. Als ehemaliger Rennfahrer habe ich da einen gehobenen Anspruch – und wenn ich Mitfahrer habe, sind diese immer ganz überrascht von der guten Beschleunigung meines Autos.



© thinkstockphoto/Marija Tejeiro

Das Fahren von E-Autos lohnt sich außerdem, weil ich in der Stadt kostenlos parken darf, bei viel Verkehr die Busspur nutzen kann und keine Autobahn-Maut zahle. Ich glaube, dass der herkömmliche Benziner nicht überleben wird, und das ist gut so: Schließlich liegt sein CO<sub>2</sub>-Ausstoß weit über dem meines Autos. Die von der norwegischen Regierung geplante Einführung eines Grenzwertes für den Ausstoß schädlicher Gase finde ich aus diesem Grund sehr gut. Nur so können Fahrer von „Sprintschluckern“ ausgebremst und neue Technologien gefördert werden. Erst dann werden auch die Hersteller herkömmlicher Autos umdenken – und vielleicht ganz andere Antriebstechniken finden, die zu noch besseren Ergebnissen führen.

Frei nach: [www.sueddeutsche.de/auto/staatliche-foerderung-der-elektromobilitaet-saeulen-eilige-1.2639442-2](http://www.sueddeutsche.de/auto/staatliche-foerderung-der-elektromobilitaet-saeulen-eilige-1.2639442-2)