

Bezahlbare Elektromobilität für die hart arbeitenden Menschen

Individuelle Mobilität in Deutschland wird mehr und mehr zur sozialen Frage. Der Umstieg auf Elektromobilität und die CO₂-Bepreisung bringen eine zusätzliche Dynamik in diese Entwicklung. Als Christdemokraten wollen wir nicht eine Auswahl treffen zwischen Klimaschutz und Mobilität, sondern wir wollen sicherstellen, dass wir für alle Einkommensklassen beides verbinden können.

Es fehlt aber neben der nötigen Ladeinfrastruktur, bezahlbaren Strompreisen und vielem anderen vor allen Dingen an erschwinglichen Möglichkeiten der Elektromobilität. Neue Elektroautos, insbesondere von deutschen Herstellern, sind sehr teuer und es gibt eine (zumindest zum Teil) berechtigte Kaufzurückhaltung, weil nicht klar ist, wie lange Elektroautos tatsächlich nutzbar sind, zum Beispiel wegen der nachlassenden Batterieleistung. Diese und andere Gründe führen dazu, dass die deutsche Autoindustrie sich schwertut, die notwendige Umstellung auf die Elektromobilität schnell voranzutreiben.

Die Förderpolitik der Bundesregierung ist ein totales Chaos. Anfang des Jahres wurde über Nacht die Förderung eingestellt, was zu großer Verunsicherung geführt hat. Die kürzlich beschlossenen, verbesserten Abschreibungsmöglichkeiten für Elektroautos als Dienstwagen greifen in mehrerlei Hinsicht zu kurz. Zum Ersten werden die meisten Dienstwagen nicht gekauft, sondern geleast. Zum Zweiten reicht breiten Teilen der Bevölkerung diese Förderung nicht. Insbesondere profitieren diejenigen wenig von den Abschreibungsmöglichkeiten, die hart arbeiten, aber weil sie ein geringes Einkommen haben, wenig Steuern zahlen. Das Handelsblatt beschrieb den Effekt dieser Maßnahme wie folgt: Der Angestellte zahlt den Elektro-SUV seines Chefs. Hier muss die Förderung vom Kopf auf die Füße gestellt werden.

Es braucht eine gezielte Förderung von Leasingangeboten. Dadurch kann die Kaufzurückhaltung überwunden werden und das Risiko für den Leasingnehmer ist begrenzt. In anderen europäischen Ländern, wie etwa Frankreich, wurde unter dem Stichwort „Social Leasing“ relativ erfolgreich ein Programm für einkommensschwache Familien aufgelegt. Das französische Programm ist aber unzureichend, da nur 25.000 Leasingverträge gefördert wurden und dass vor allen Dingen die hart arbeitenden Menschen, die zwar keine sozialen Transferleistungen erhalten, aber trotzdem keine großen finanziellen Spielräume haben, nicht erreicht, da die Einkommensgrenze bei 15.400€ Jahreseinkommen liegt.

Daher schlagen wir vor, das Modell in angepasster Form in Deutschland einzuführen. Der Staat sollte statt Abschreibungen und direkter Förderung oder zumindest als Ergänzung Leasingverträge für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie für Rentner unterstützen. Falls es wegen der finanziell knappen Ressourcen erforderlich ist, könnten in einem ersten Schritt zunächst Menschen unterstützt werden, die ihr Auto für den Weg zur Arbeit brauchen.

Es ist möglich, die Förderung nach Angaben von Experten so zu gestalten, dass chinesische Hersteller nicht profitieren. Dies wurde auch beim französischen Modell so gemacht und von der Europäischen Kommission genehmigt. Die soziale Komponente kann vorzugsweise durch einen Einkommensnachweis erreicht werden, z.B. nur für Personen mit einem Jahreseinkommen unterhalb des aktuellen Medianlohns von 43.750 Euro.

Im Rahmen der Umsetzung der Europäischen Emissionshandelsrichtlinie wird in ganz Europa ab 2027 ein Emissionshandelssystem für Straßenverkehr und Wärme eingeführt.

Die Mitgliedstaaten sind dabei verpflichtet, nicht nur im Rahmen des Europäischen Klimasozialfonds, sondern auch im Rahmen der nationalen Einnahmen, Gelder zielgerichtet auszugeben (Subventionen von Chipfabriken sind nach unserer Auffassung dann nicht mehr möglich). Bei der gezielten Ausgabe der Mittel müssen soziale Aspekte berücksichtigt werden. Es ist sinnvoll, diese Vorgabe nicht erst 2027, sondern zeitnah zu erfüllen. Leasingangebote für Menschen mit durchschnittlichem oder unterdurchschnittlichem Einkommen können hier ein wichtiger Beitrag sein.

Zur haushaltsneutralen Finanzierung kommen Umschichtungen und Abschaffung von Programmen, die nicht zielgerichtet für die Transformation wirken, infrage. Eine weitere Alternative ist ein Frontloading der Einnahmen aus dem ETS 2 nicht nur aus dem Europäischen Klimasozialfonds, sondern auch den nationalen Einnahmen des ETS 2. In Brüssel wird derzeit über die Idee nachgedacht, die im Jahr 2027 zu erwartenden Einnahmen schon im Jahr 2026 für gezielte Projekte auszuschütten. Der Mechanismus könnte über die Europäische Investitionsbank dargestellt werden.