

Kaufprämie für E-Autos bleibt ein Ladenhüter

Ein halbes Jahr nach Einführung
gerade mal 9000 Anträge gestellt

BERLIN (dpa). Ein halbes Jahr nach dem Start gibt es weiter kaum Interesse an der Kaufprämie für Elektroautos. Bis zum 1. Januar 2017 wurden insgesamt **lediglich 9023 Anträge** auf eine Prämie gestellt, teilte das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle in Eschborn mit. Davon waren rund 5100 Anträge für reine Elektroautos und **knapp 3900 für Plug-in-Hybrid**. Von den einzelnen Anträgen entfielen **2592 auf ein Fahrzeug von BMW**, gefolgt von Renault mit 1658, Audi (1188) und VW (887). **Fast die Hälfte der Anträge kam von Unternehmen.**

Die Kaufprämie kann seit Anfang Juli beantragt werden. Die Förderung gilt rückwirkend für Fahrzeuge, die seit dem 18. Mai gekauft wurden. Für reine Elektrowagen mit Batterie gibt es 4000 Euro, für Hybridautos, die per Stecker geladen werden und einen ergänzenden Verbrennungsmotor haben, sind es 3000 Euro. Bund und Hersteller teilen sich die Kosten von insgesamt 1,2 Milliarden Euro. Mit der Prämie soll eigentlich die Nachfrage nach E-Autos angekurbelt werden. **Die Bundesregierung erwartete zum Start, dass so der Kauf von „mindestens 300 000 Fahrzeugen“ angeschoben wird.**

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) äußerte sich optimistisch, dass sich die Technologie durchsetzen werde. Dies sei eine Frage der Zeit und wachsender Akzeptanz. Die Kaufprämie werde genutzt, auch wenn dabei noch „ein Stück Dynamik“ fehle, sagte Dobrindt. Dies sei ganz natürlich. „Nur wegen einer Prämie kauft man sich nicht einfach gleich ein neues Auto.“ Dafür müsse Interesse geweckt werden, es komme auch auf das Alter des bestehenden Fahrzeugs an.

Obwohl die Nachfrage schwach ist, erwartet IG-Metall-Chef Jörg Hofmann, dass die Umstellung auf reine Elektroantriebe voraussichtlich schneller erfolgen werde als noch vor wenigen Jahren angenommen. Man war zunächst von einer längeren Übergangszeit ausgegangen, in der viele Hybridfahrzeuge mit zwei Antriebssträngen auf den Markt kommen sollten. Bei den Herstellern sehe man das nun anders. „Wenn die Aussagen der Hersteller zutreffen, werden wir viel schneller in die Vollelektrifizierung gehen, und der Hybrid wird nur noch in der Premiumklasse weiterhin eine Rolle spielen. Das wirft für die Volumenhersteller ein ganz anderes Szenario auf“, sagte Hofmann. Man könne derzeit noch nicht sicher sagen, wann welche Jobs wegfallen werden, sagte Hofmann. Von den rund 880 000 Beschäftigten der deutschen Autobauer seien rund 250 000 im Antriebsbereich tätig.

N7 4.1.17