

Der Unternehmergeist und der e-SUV

Hallo, hier bin ich wieder, euer Unternehmergeist... und dieses Mal mache ich mir Gedanken zum Thema subventionierte Elektromobilität.

Wenn ich an den Lauf der Dinge um mich herum denke, dann gibt es etwas, das alle verbindet, ausgedrückt mit einer alten Weisheit: Nichts ist so konstant wie die Veränderung.

Tout passe, tout lasse, tout casse et tout se remplace, dieses französische Sprichwort kennen sicher einige – alles geht vorbei, ist vergänglich, geht kaputt und ist ersetzbar.

Der Unternehmergeist im Fokus



Der **Unternehmergeist** ist eine Kolumne von Karl Zimmermann, die auf vergnügliche und dennoch nicht minder klare Art und Weise aufzeigt, wie er, der Unternehmergeist, «funktioniert» – und weshalb ihm in seinem Handeln scheinbar keine Grenzen gesetzt sind.

Karl Zimmermann, der Autor dieser Kolumne, startete seine berufliche Karriere 1974 mit einer Lehre als Metallbauschlosser. Nach zahlreichen Weiterbildungen war er ab 1983 Partner der Karl Zimmermann Metallbau AG, die er 2012 verkaufte. 2006 gründete er zusammen mit Hans und Andreas Weber die KMU-Nachfolgezentrum AG und ist dort seither als Verwaltungsrat und Nachfolgecoach aktiv. Ihr Kerngeschäft ist die Nachfolgeregelung von kleinen und mittleren Unternehmen. Nebst der direkten Beratung engagiert sich das KMU-Nachfolgezentrum in der Öffentlichkeit und will so die Gesellschaft für das Thema Nachfolge sensibilisieren.

Zu zahlreichen Mandaten und Mitgliedschaften gesellten sich 1998 der «Bayerische Staatspreis für besondere technische Leistungen im Handwerk» und 2005 der «Deutsche Bundespreis für hervorragende innovatorische Leistungen für das Handwerk» sowie 2006 der Gewerbebär der KMU-Stadt Bern.

www.kmu-nachfolgezentrum.ch
oder wirmarket.ch > Nachfolgezentrum

Wandel

Einst waren Elektroautos winzige Plastikkabinen für Freaks, denen es nichts ausmachte, dass sie beim Fahren den Kopf einziehen und ihr schrulliges Gefährt alle paar Monate in den Service bringen mussten.

Elon Musk sei Dank sind e-Autos heute Prestigeobjekte, die gross, durchgestylt, mit sehr vielen Pferdestärken unter der Haube und alltagstauglich sind. Musk hat das Image des Freakmobils entstaubt. Es ist vor allem der Verdienst seines Unternehmergeistes, dass der Verkauf von Elektroautos letztes Jahr in der Schweiz um sagenhafte 62 Prozent zugenommen hat. Das Modell Tesla 3 war sogar schweizweit das meistverkaufte Auto.

Staatssache

Mitgeholfen hat aber auch unser Staat, der mit grosszügigen Anreizen und mit einem grossen Strauss voller direkter und indirekter Subventionen den Verkauf angekurbelt hat. So sind elektrisch angetriebene Fahrzeuge von der Automobilsteuer von 4 Prozent befreit, die bei der Einfuhr von Personenwagen normalerweise anfällt. Auch die Benutzung der Strassen wird den Haltern der zum Teil tonnenschweren SUV geschenkt: Denn deren Bau und Unterhalt finanzieren ausschliesslich die Halter von Benzin- und Dieselaautos, indem sie mit jedem Liter Treibstoff satte 73 Rappen Mineralölsteuer in den Topf für den Strassenunterhalt zahlen.

Ausserdem fallen in vielen Kantonen für Elektroautos keine oder nur eine stark reduzierte Motorfahrzeugsteuer an. Auch das ist ein Geschenk des Staates. Einige Kantone drücken Käufern umweltfreundlicher Autos gar bis zu 5000 Franken bar auf die Hand, als Dankeschön für den umweltfreundlichen Kauf.

Alle Vergünstigungen zusammengezählt, bekommt etwa ein Tesla-3-Fahrer im Kanton Zürich vom Staat während einer Haltedauer von acht Jahren rund 10000 Franken geschenkt, wenn er so viel fährt wie ein Durchschnittsschweizer. Beim Tesla S, Musks Luxusausführung, sind es sogar 15000 Franken.

Nutzer

Vom Goldregen der öffentlichen Hand profitieren allerdings vor allem Besserverdienende. Für viele Menschen der unteren Einkommensschichten und Mieter bleiben die Klimageschenke unerreichbar: Bei ihnen liegt ein Elektroauto trotz tieferer Vollkosten oft nicht drin. Zu diesem Schluss kommt eine Studie der Deutschen Bank. In der Schweiz ist das nicht anders.

Denn beim Einstellhallenplatz der Mietwohnung ist meist keine Ladestation installiert, und ohne die Möglichkeit einer nächtlichen Ladung ist ein Elektroauto nicht praxis-

tauglich. Selbst wenn eine Mieterin in Kauf nimmt, ihr Fahrzeug auswärts zu laden, hat sie einen entscheidenden Nachteil: Sie zahlt bei der öffentlichen Schnellladestation einen sehr viel höheren Strompreis.

Die Subventionierung der Elektroautos schafft deshalb eine staatliche Umverteilung von unten nach oben. Mit anderen Worten: Der Kleinunternehmer und der einfache Búezer muss mit seinen Steuern helfen, schwere, elektrisch angetriebene Luxuslimousinen von reichen Anwälten, Managern und Spitzenbeamtinnen zu finanzieren, wie sie auch in meinem Bekanntenkreis zu finden sind.

Umdenken

Frage ich diese Leute, ob sie kein schlechtes Gewissen haben, einen grossen e-SUV zu fahren und Energie zu verschwenden, werde ich mit ungläubigen Augen angestarrt. Um die einst teuren Elektroautos gesellschaftsfähig zu machen, konnte man diese unsoziale Umverteilung noch rechtfertigen. Aber jetzt, da elektrisch fahren gleich teuer ist wie mit Benzin und fast jeder heimlich von einem modernen Elektroflietzer träumt, dürfen Reiche nicht mehr bevorzugt werden.

Wenn sozial und grün positionierte Politiker glaubwürdig bleiben wollen, sollten sie die Subventionen für Elektrofahrzeugfahrer deshalb nun so schnell wie möglich abschaffen und für die Benützung der Strassen eine Gewichts- oder PS-Gebühr einführen, analog der Mineralölsteuer.

Ausserdem gilt es, als Fördermassnahme, den Kern des Problems anzugehen: dafür zu sorgen, dass genügend Strom vorhanden ist und jeder Mieter eine Ladestation für seinen Einstellhallenplatz bekommt oder die Möglichkeit hat, in der Nähe sein Fahrzeug zum Heimtarif zu laden.

Erst dann haben bald alle ein «umweltfreundliches» Elektroauto.

Πάντα χωρεῖ καὶ οὐδὲν μένει («Panta chorei kai oudèn ménei») – alles bewegt sich fort und nichts bleibt.

Bis bald,

● *Dein Unternehmergeist*



Sollen e-Autofahrer weiterhin Subventionstöpfe anzapfen dürfen?

Foto: iStock