

VORTRAGSBERICHT DER FÖS-REGIONALGRUPPE MÜNCHEN

Förderung der Elektromobilität - Lösungsbeitrag oder Geldverschwendung?

Donnerstag, 10. März 2016

Referent: Dieter Teufel, Umwelt-Prognose-Institut Heidelberg e.V.

Die Elektromobilität gilt als Schlüsseltechnologie, um die Energiewende endlich auch im Verkehrssektor voranzubringen. Ob ihre Förderung unter den derzeitigen klimapolitischen Rahmenbedingungen jedoch sinnvoll ist, erscheint zumindest fraglich.

So lautete ein Fazit der Vortragsveranstaltung „Förderung der Elektromobilität - Lösungsbeitrag oder Geldverschwendung?“, zu der die FÖS-Regionalgruppe München am 10. März 2016 eingeladen hat. Nicht nur der Bund denkt über Kaufprämien für Elektroautos nach, auch die Landeshauptstadt München plant für die nächsten Jahre ein eigenes, 22 Millionen Euro teures Förderprogramm. Unterstützt werden ausschließlich gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge (darunter neben E-Autos auch Pedelecs und Lastenfahräder), für die Kaufprämien bis zu 4000 Euro gezahlt werden. Einen zusätzlichen Bonus gibt es, wenn das E-Mobil mit Ökostrom „betankt“ wird und wenn es nachweislich ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ersetzt.

Kaum Vorteile bei der Ökobilanz

Das Förderprogramm wird in der Stadtöffentlichkeit viel diskutiert, und so war auch das Publikumsinteresse an der FÖS-Veranstaltung mit etwa 60 Gästen erfreulich hoch. Dieter Teufel erläuterte in seinem Vortrag eine Studie, die das gemeinnützige Umwelt-Prognose-Institut (UPI) 2015 zu den ökologischen Folgen der E-Mobilität erstellt hat. Die Ergebnisse stimmen nachdenklich: So schneiden Elektroautos derzeit in ihrer Gesamt-Klimabilanz (einschließlich der Emissionen, die bei der Autoherstellung entstehen) nur um rund 10% besser ab als Benziner. Selbst die CO₂-Emissionen für den Antriebsstrom liegen keineswegs bei Null, weil noch immer rund 60% des Stroms in Deutschland aus fossilen Kraftwerken stammt. Daran wird sich wohl auch in den nächsten 10 Jahren nichts ändern. Im Gegenteil: Weil weitere Atomkraftwerke abgeschaltet werden, dürfte sich die CO₂-Bilanz des deutschen Kraftwerksparks weiter verschlechtern.

Das Problem der Flottengrenzwerte

Ganz anders sieht das Bild bei der europäischen Emissionsgrenzwerten für die Fahrzeugflotten aus: Hier müssen die Hersteller seit 2015 einen Wert von 130 g CO₂/km einhalten. Bei Elektrofahrzeugen wird in der Flottenbilanz unterstellt, dass sie kein CO₂ ausstoßen - was realitätsfern ist, wie die Berechnungen des UPI zeigen. Die Folgen der Regelung zeigt das Beispiel BMW: Mit dem Verkauf eines Elektroautos kann der Hersteller in seiner Flottenbilanz die Emissionen von rund 5-6 SUVs vom Typ BMW X3 ausgleichen und spart sich so jeweils 10.000 Euro Strafzahlungen an die EU. Der Anteil der SUVs an allen Pkw-Neuzulassungen in Deutschland hat sich seit 2009 mehr als verdreifacht und liegt jetzt bei rund 20%.

Langfristig könnte die Förderung der Elektromobilität sogar die weitere Verschärfung der EU-Richtlinie unterlaufen, so Dieter Teufel: Eigentlich soll der Flottengrenzwert 2020 auf nur noch 95 g CO₂/km abgesenkt werden. Wenn bis dahin wirklich eine Million E-Autos auf deutschen Straßen rollt, können die Hersteller damit so viele „CO₂-Schleudern“ kompensieren, dass die angestrebte Verschärfung wirkungslos verpufft.

Elektromobilität verdrängt den öffentlichen Verkehr

Was Kaufprämien für Elektroautos angeht, ist Deutschland eher ein Nachzügler. Andere europäische Länder - allen voran Norwegen - sind hier deutlich früher gestartet und zeigen sich auch großzügiger. Doch die E-Mobilität in Norwegen hat auch Kehrseiten: Autofahrer, die sich ein E-Auto zugelegt haben, fahren dort

nun im Schnitt 80% seltener mit dem öffentlichen Nahverkehr zur Arbeit als vor dem Kauf. Die wahren Leidtragenden des Förderprogramms sind also Bus und Bahn, weniger der fossile Individualverkehr. Schließlich ersetzen auch hierzulande 60% aller E-Autos keinen Benziner oder Diesel-Pkw, sondern werden zusätzlich als Zweit- oder Drittauto angeschafft.

Auch die Reduzierung des Stickoxidausstoßes durch E-Autos hält sich in engen Grenzen. Beim Feinstaub schneidet ein E-Pkw keinen Deut besser aus als ein Verbrennungsmotor mit Euro-6-Katalysator. Dafür zeigen Erkenntnisse aus den USA, dass Elektroautos - wohl weil sie oft kaum zu hören sind - signifikant mehr Fußgänger- und Fahrradunfälle verursachen als benzingetriebene Pkw.

Fazit: ÖPNV stärken statt Kaufprämien zahlen

Was also ist zu tun? Anstelle von pauschalen Kaufprämien für E-Autos, so Dieter Teufel, sollten Kommunen andere Wege bestreiten, um den innerstädtischen Verkehr zu dekarbonisieren und Lärm sowie Schadstoffemissionen abzubauen. Schon eine schärfere Kontrolle der Umweltzonen und eine konsequentere Bestrafung von Autofahrern, die ohne Umweltplakette unterwegs sind, brächte mehr als die Förderung von E-Pkw. Und wer die Bürger wirklich zum Ausstieg aus dem Autoverkehr bewegen will, sollte ihnen lieber eine Jahreskarte für den öffentlichen Nahverkehr spendieren, wenn sie ihren Benzin- oder Diesel-Pkw abschaffen. In Heidelberg ist ein entsprechendes Programm seit Jahresbeginn 2016 in Kraft. Für die Stadt ist es sogar aufkommensneutral: Sie lenkt nun einfach einen Teil der Zuschüsse, die sie auch bisher schon für den ÖPNV gezahlt hat, in den Kauf der Jahreskarten um.

Die Debatte wird weitergehen

Bei der nun folgenden Publikumsdiskussion, an der sich auch Vertreter der Stadt München rege beteiligten, wurden erneut die gegensätzlichen Standpunkte deutlich, die von radikaler Ablehnung einer öffentlichen Förderung bis zu großen Hoffnungen in das städtische Förderprogramm reichen. Trotz seiner kritischen Haltung gegenüber der E-Mobilität begrüßte Dieter Teufel die Beschränkung des Münchener Programms auf den Wirtschaftsverkehr und die Einbeziehung von zwei- und dreirädrigen E-Mobilen. Vor allem Lastenfahrräder besitzen nach seinem Dafürhalten - etwa bei der Paketauslieferung - ein großes Potenzial. Für die Regionalgruppe München bemängelte Philipp Scharf, dass die 22 Millionen Förderung ohne Gegenfinanzierung „aus dem Stadtsäckel“ bezahlt würden. Wünschenswert wäre es, wenn das Programm - etwa durch eine City-Maut oder eine Sonderabgabe für den fossilen Straßenverkehr - kostenneutral ausgestaltet werden könnte.

Wir danken unseren Kooperationspartnern für diese Veranstaltung: [Bund Naturschutz in Bayern e. V. \(Kreisgruppe München\)](#), [Green City - Münchner Mobilitätskultur](#), [Petra-Kelly-Stiftung](#), [Umwelt-Akademie e. V.](#) und [Verkehrsclub Deutschland \(VCD\) e. V.](#)

Dr. Botho Kickhöfer - Alexander von Dercks - Philipp Scharf - Jakob Schoof - Mario Wagner
[rg.muenchen \(at\) foes.de](mailto:rg.muenchen@foes.de)