

## E - (Auto) Mobilität – keine Klimaentlastung, keine Förderung mit Steuergeldern

Die Kreisdelegiertenversammlung in Charlottenburg-Wilmersdorf (CW) möge beschließen:

Der SPD-Landesparteitag in Berlin möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Die Senatoren und Abgeordneten der SPD werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass mit Blick auf die geringfügigen bzw. nicht existenten Klimavorteile der E-Mobilität von PKW's gegenüber vergleichbaren Dieselfahrzeugen auf eine weitere Förderung dieser Fahrzeugsparte Steuermitteln (z.B. für öffentlich bereitgestellte Ladeinfrastruktur, Fördermittel, Steuererleichterungen oder Kaufprämien) verzichtet wird. Die Länder werden aufgefordert, sich durch Bundesratsanträge dafür einzusetzen, dass auch die Bundesregelungen zur Förderung der E-Mobilität so lange ausgesetzt werden, bis mindestens die Stromerzeugungsziele 2030 (mindestens 65% erneuerbarer Strom) erreicht werden.

Besonders abwegig erscheint die staatliche Förderung für sogenannte Plug-In Hybride, die neben einem normalen Diesel oder Benzinmotor einen kleinen Elektromotor mit Akku verbaut haben, der i.d.R. elektrisch deutlich unter 100 km - bei einigen Modellen sogar unter 50 km - Fahrstrecke ermöglicht

Erst dann kann E-Mobilität bei kleinen PKW's eine positive Klimawirkung entfalten, die eine Förderung bzw. maßgebliche Finanzierung durch öffentliche Mittel und sonstige Vergünstigungen rechtfertigt.

Stattdessen sollte in den kommenden Jahren die Förderung der E-Mobilität von leichten Zweirädern (Pedelects, E-Roller etc.) und die technische Nachrüstung von Dieselfahrzeugen im Vordergrund stehen.

### Begründung:

Eine aktuelle Studie von IFEU im Auftrag von AGORA-Verkehrswende<sup>1</sup> zeigt, dass beim für 2025 erwarteten Strommix in Deutschland ( $\geq 50\%$  regenerativ) ein kleines Elektroauto (Poloklasse oder kleiner) mit nur 35 kWh Akkuleistung zunächst 70.000 km gefahren werden muss, um gegenüber einem typengleichen Dieselfahrzeug erste Klimavorteile zu erzielen. Bei dieser Berechnung (vgl. Abb. 1) werden die Mehraufwände für die Akkuproduktion (LCA) mitgerechnet.

Nach 150.000 km Fahrleistung (das entspricht bei heutiger durchschnittlicher Fahrleistung von ca. 12.500 km/Jahr zwölf Jahren Nutzung), hat das kleine E-Auto insgesamt eine Klimaentlastung von **ca. 5 Mg<sup>2</sup> CO<sub>2</sub>Eq** gegenüber dem vergleichbaren Dieselfahrzeug erzielt. Das entspricht etwa der Klimawirkung eines Interkontinentalfluges (1 Pers. incl. Rückreise).

Oder anders ausgedrückt: Die Kaufprämie für ein kleines E-Auto von jetzt 6.000 Euro entspricht öffentlich finanzierten CO<sub>2</sub>-Entlastungskosten von 1.200 Euro pro Mg. CO<sub>2</sub>. Das entspricht z.Zt. den Einnahmen für ca. 60 Mg<sup>2</sup> CO<sub>2</sub> – Freisetzung im EU-Emissionshandel.

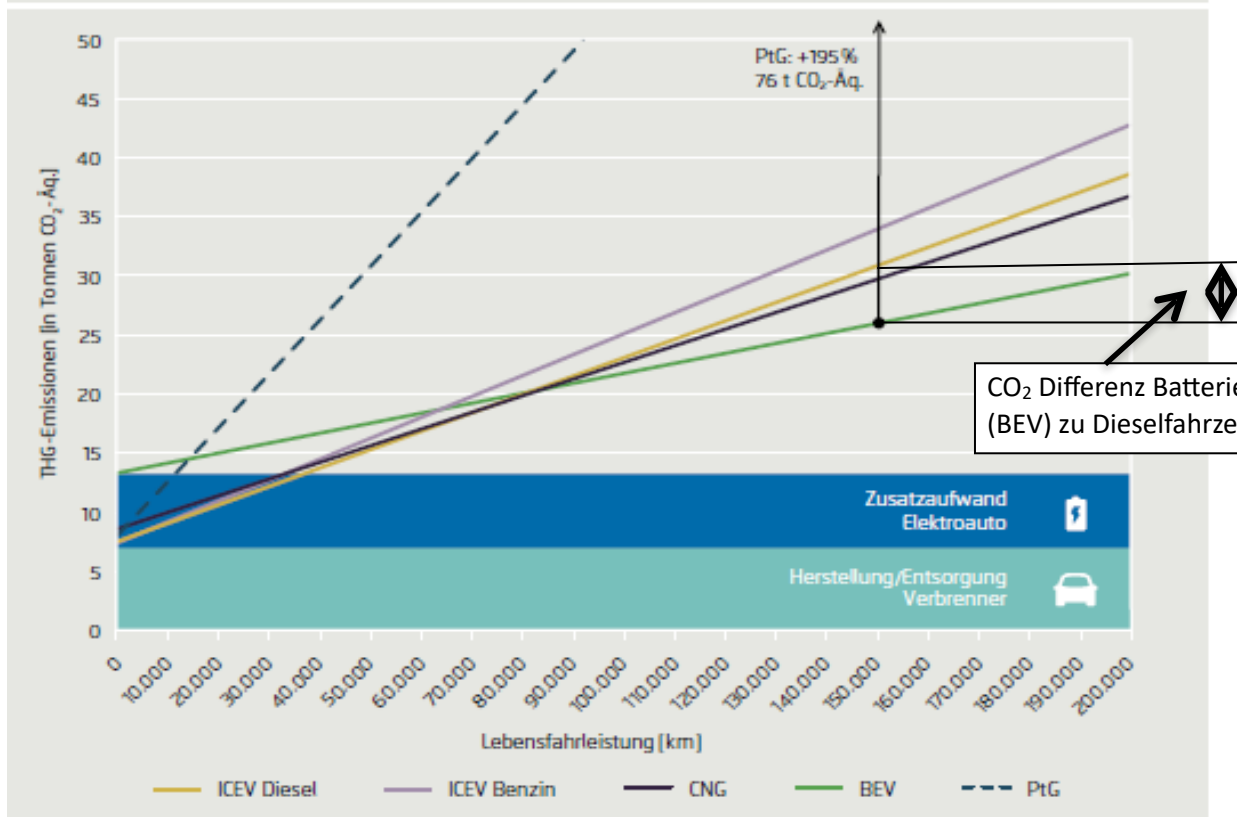
---

<sup>1</sup> Klimabilanz von strombasierten Antrieben und Kraftstoffen **32-2019-DE**; IFEU im Auftrag von Agora Verkehrswende; Berlin Dez. 2019

<sup>2</sup> Mg = Megagramm = Tonne

Treibhausgasemissionen des Beispielfahrzeugs der Kompaktklasse (ICEV, BEV, CNG (konventionell und PtG)) in gemischter Nutzung über einen Lebensweg 2018 – 2030 in Abhängigkeit von der Lebensfahrleistung

Abbildung 1



Anmerkungen: Pkw mit heutigem Entwicklungsstand. Strommix auf Basis von (Pehnt et al. 2018); Verbrauch ICEV Diesel: 4,7/100 km, ICEV Benzin: 5,9 l/100km, CNG: 4,6 kg/100km, BEV: 16 kWh/100 km (ohne Ladeverluste), PtG: 4,6 kg/100km. Berechnung durch ifeu

Quelle: IFEU/Agora Verkehrswende Dez.2019

E-Fahrzeuge mit größerer Reichweite bzw. größere Fahrzeuge mit leistungsfähigerem Akku (Beispiel hier: 60 kWh Kapazität), haben eine entsprechend höhere Klimabelastungen in der Herstellung des Fahrzeugs (LCA). Ein Klimavorteil gegenüber einem vergleichbaren Diesel tritt deshalb bei größeren Fahrzeugen erst jenseits von 150.000 km Fahrleistung ein. Nach 200.000 km (entsprechend 16 Jahren durchschnittlicher Fahrleistung) beträgt der Klimavorteil gegenüber einem vergleichbaren Diesel ca. 2 Mg<sup>2</sup> CO<sub>2Eq</sub> oder der Klimabelastung einer Flugreise Berlin-Gran Canaria (1 Pers. incl. Rückreise). E-Autos mit noch größeren Akku-Paks (z.B. SUV's oder große Tesla-Modelle) erreichen beim Strommix 2025 überhaupt keinen Klimavorteil gegenüber vergleichbaren Dieselfahrzeugen.

Eine sinnvolle öffentliche Förderung sollte deshalb erst erfolgen, wenn in Deutschland ausreichend erneuerbarer Strom für die Produktion der E-Fahrzeuge (insbesondere der energieintensiven Akkus) und einem rein regenerativen Fahrbetrieb verfügbar ist.

Seit kurzem steigt die staatliche Förderung für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge bis zu einem Listenpreis von 40 000 Euro von derzeit 4.000 Euro auf 6.000 Euro. Für Autos mit einem Listenpreis über 40 000 Euro soll der Zuschuss künftig bei 5.000 Euro liegen, damit steigt die Förderung um 25 Prozent. Für Plug-in-Hybride unter 40 000

Euro sind es 4.500 Euro (statt bisher 3.000); bei einem Listenpreis über 40 000 Euro sind es 3.750 (statt 3.000). Die private Nutzung von (teil)elektrischen Geschäftsfahrzeugen soll zusätzlich nur noch mit 0,25% Listenpreises (statt bisher 0,5% bzw. 1% für fossil betriebene Autos) besteuert werden.

Die Vorteile von E-Autos im Stadtverkehr durch geringere Lärm- und Schadstoffemissionen wiegen den Einsatz von Milliarden Steuermitteln für diese Technik nicht auf.