



Dr. Uwe Kunert ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt  
Der Beitrag gibt die Meinung des Autors wieder.

# Elektromobilität als umweltpolitisches Feigenblatt

---

Der Ende des vergangenen Jahres vorgelegte Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) gibt Anlass, die bislang nur zögerliche Verbreitung elektrischer Pkw kritisch zu bewerten. Gut 8 500 batterieelektrische Autos kamen 2014 zusätzlich auf Deutschlands Straßen, der Bestand erreicht nun etwa 20 000 Fahrzeuge. Damit sind die Ergebnisse weit unterhalb des Pfades, um das Ziel von einer Million Fahrzeugen im Jahr 2020 erreichen zu können. Aber wie sinnvoll ist diese nach wie vor betonte Zielsetzung? Trotz der bisher erreichten technologischen Fortschritte bestehen immer noch gravierende Hemmnisse wie geringe Reichweiten und hohe Kosten. Es verwundert daher nicht, dass private Käufer diese Technologie eher meiden und über 80 Prozent der Neuzulassungen von E-Autos gewerblich erfolgen.

Die weitere Förderung und Forschung sollte sich deshalb stärker auf Anwendungen konzentrieren, für die diese Hemmnisse weniger bedeutsam sind: den Flotteneinsatz von E-Autos und leichten Nutzfahrzeugen, die zum Beispiel im Lieferverkehr begrenzte Reichweiten erfordern und täglich zum Standort zurückkehren, an dem sie aufgeladen werden. Damit würde die Elektromobilität wieder mit Diensten nützlich, mit denen sie vor 100 Jahren mit der Auslieferung von Milch und Post endete. Mit einer derart fokussierten Strategie wäre zwar kein Millionenbestand an Fahrzeugen zu erreichen. Aber die technologische Entwicklung könnte voranschreiten, bis die Produkte auch auf einem subventionsfreien Markt für private Käufer attraktiv sind (und möglichst unabhängig von lockenden Sonderrechten im Straßenverkehr). Zudem könnte auf den von der NPE geforderten flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland zunächst verzichtet und geplante Fördermittel gezielter eingesetzt werden. Denn bei der Entscheidung über dauerhaft prägende Infrastrukturen sollte nicht vergessen werden, dass der technologische Wettlauf um die Kundenakzeptanz für Elektrofahrzeuge zwischen Batterie und Brennstoffzelle keinesfalls entschieden ist.

Auch die mit dem E-Auto erwarteten Umweltvorteile rechtfertigen keine weitere Forcierung hoher Stückzahlen:

Selbst bei dem erheblichen Ökostrom-Anteil in Deutschland schneiden E-Autos in der Ökobilanz nicht besser ab als moderne Verbrenner, wenn die Vorketten der Produktion (Fahrzeug und Kraftstoffe) angemessen berücksichtigt werden. In einigen anderen Regionen der Welt, denen gelegentlich sogar Vorbildcharakter in Sachen E-Mobilität bescheinigt wird (Staaten der USA, China), kann die Bilanz bezüglich Klimaschutz aufgrund des Einsatzes von Kohlestrom deutlich negativer ausfallen.

Bedenklicher als die technologische Umweltbilanz fällt aber die politische Bilanz der intensiven Bemühungen um die Straßen-Elektromobilität aus: Während die Akteure behaupten, die Elektromobilität sei der entscheidende Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz, bleiben wichtige Aufgaben unerledigt, die ein höheres Potential für rasche Beiträge zum Umweltschutz haben. Um nur drei Beispiele zu nennen: Die jährlich über drei Millionen neuen Pkw werden von Jahr zu Jahr schwerer und leistungstärker und der Dieselanteil steigt – mit entsprechenden Folgen für den Kraftstoffverbrauch und die Schadstoffemissionen. Diese Entwicklung ist auch Ergebnis einer völlig unzureichenden Berücksichtigung von Umweltkriterien bei der Reform der Kraftfahrzeugsteuer vor fünf Jahren. Auf der politischen Reformagenda stand obendrein bereits mehrmals die steuerliche Behandlung von Dienstwagen, die den Neufahrzeugmarkt in Deutschland zunehmend dominieren. Vorschläge zum Abbau der Steuerprivilegien und zur Berücksichtigung von Umweltmerkmalen wurden nicht umgesetzt. Andere Länder waren in dieser Hinsicht fortschrittlicher.

Weiterer Handlungsbedarf besteht bezüglich der steuerlichen Begünstigung von Dieselmotoren, die zumindest für die private Verwendung durch nichts gerechtfertigt ist: Die zunehmende Verbrennung von Diesel trägt wesentlich zur mangelhaften Luftqualität in Ballungsräumen bei. Bei den niedrigen Energiepreisen wäre jetzt der beste Zeitpunkt, die Dieselsteuer anzuheben – dies würde auch die Wettbewerbsfähigkeit der alternativen Antriebe verbessern.



DIW Berlin – Deutsches Institut  
für Wirtschaftsforschung e. V.  
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin  
T +49 30 897 89 -0  
F +49 30 897 89 -200  
82. Jahrgang

#### Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake  
Prof. Dr. Tomaso Duso  
Dr. Ferdinand Fichtner  
Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.  
Prof. Dr. Peter Haan  
Prof. Dr. Claudia Kemfert  
Dr. Kati Krähnert  
Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.  
Prof. Dr. Jürgen Schupp  
Prof. Dr. C. Katharina Spieß  
Prof. Dr. Gert G. Wagner

#### Chefredaktion

Sabine Fiedler  
Dr. Kurt Geppert

#### Redaktion

Renate Bogdanovic  
Andreas Harasser  
Sebastian Kollmann  
Dr. Claudia Lambert  
Marie Kristin Marten  
Dr. Anika Rasner  
Dr. Wolf-Peter Schill

#### Lektorat

PD Dr. Elke Holst

#### Pressestelle

Renate Bogdanovic  
Tel. +49-30-89789-249  
presse@diw.de

#### Vertrieb

DIW Berlin Leserservice  
Postfach 74  
77649 Offenburg  
leserservice@diw.de  
Tel. (01806) 14 00 50 25  
20 Cent pro Anruf  
ISSN 0012-1304

#### Gestaltung

Edenspiekermann

#### Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

#### Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –  
auch auszugsweise – nur mit Quellen-  
angabe und unter Zusendung eines  
Belegexemplars an die Serviceabteilung  
Kommunikation des DIW Berlin  
(kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.