

Elektroautos: 5000 Euro Subvention um CO2 für 25 Euro zu sparen.



Am einfachsten wäre es, wenn die Bundesregierung ihr 2010 gestecktes Ziel einfach vergessen würde. Erreichen wird sie es ohnehin nicht. Und das ist wohl auch besser so. Bis 2020 werden auf deutschen Straßen keinesfalls eine Million Elektroautos fahren. Da müsste schon ein Wunder geschehen. 2015 wurden gerade einmal 12.363 rein elektrische PKWs zugelassen. Das Interesse an den Stromern ist stabil gering und kann auf absehbare Zeit nur mit massiven zusätzlichen Subventionen wenigstens ein bisschen erhöht werden. Deshalb wird wahrscheinlich im März entschieden, eine Kaufprämie einzuführen. 5000 Euro soll jeder kriegen, der bereit ist, ein Elektro-Auto zu kaufen.

Einige tun es ja schon jetzt. Wer sind sie und warum so wenige? Die Nutzer kann man grob unterscheiden in Überzeugungskäufer, politisch motivierte Käufer und Luxuskäufer. Die ersten sind überzeugt, etwas Gutes zu tun oder haben sich zumindest einem ökologisch korrekten Lifestyle verschrieben und sind wohlhabend genug, es sich leisten zu können. Politisch motiviert ist vor allem der Kauf von Flottenfahrzeuge in Behörden, Verbänden und dergleichen, die mit gutem Beispiel voran gehen sollen und ihr Geld nicht selbst verdienen müssen. Die Luxuskäufer ergänzen ihren privaten Fahrzeugpark um einen Tesla oder einen BMW für Stadtfahrten. Alle drei Gruppen sind relativ klein und werden es auch bleiben.

Die Autos sind aufgrund ihrer bekannten Nachteile (zu hoher Preis, zu geringe Reichweite, zu lange Ladezeiten) schlicht nicht massenmarktfähig. Daran kann die Politik nichts ändern. Hier ist Technologieentwicklung gefragt. Wenn die Ankündigungen von Bosch und anderen wahr gemacht werden und sich der Batteriepreis halbiert, während sich die Leistung verdoppelt, sieht die Situation in fünf oder zehn Jahren vielleicht anders aus. Dann könnte in den 2020er Jahren ein Durchbruch kommen. Jeder potenzielle Käufer, der ein gutes Auto zu einem vernünftigen Preis will, wird so viel Geduld aufbringen. Die Politik will es offenbar nicht. Mit Kaufprämien und diversen Privilegien für E-Autofahrer will man dem gesteckten Ziel mit Gewalt näherkommen, wird damit letztlich aber doch scheitern.

Warum eigentlich? Weil Elektroautos für Umwelt, Klima, Mensch einen so großen Nutzen haben? Die Chinesen mit ihrem Smog-Problem hätten es erkannt und die Führung übernommen, höre ich. Neidisch schaut man ins Reich der Mitte. **Dort haben sich** die Verkaufszahlen der mit fast 10.000 Dollar Kaufprämie bezuschussten Wagen im letzten Jahr verfünffacht. Fast 250.000 rein

elektrische Autos wurden 2015 neu zugelassen. Bis 2020 sollen es laut Plan fünf Millionen sein.

Nun haben aber Studien der Tsinghua University ergeben, dass Elektroautos im Vergleich zu Benzinern für Emissionen sorgen, die [zwei bis fünfmal so hoch](#) sind. Das liegt einfach daran, dass ein Großteil des chinesischen Stroms, mit dem die Akkus aufgeladen werden, aus dreckigen Kohlekraftwerken stammt. Die Forscher haben bewertet, was die bessere Alternative zu herkömmlichen Benzinern ist, Elektroautos oder sehr viel billigere Autos mit Erdgasantrieb. Ihr Ergebnis: Erdgas-Autos kamen bei Treibhausgasen, Feinstaub, Feinstaub, Stickoxiden und Schwefeldioxid auf eine Reduktion von sechs Prozent, sieben Prozent, 20 Prozent, 18 Prozent und 22 Prozent, Elektroautos schnitten bei Treibhausgasen mit 20 Prozent Verringerung besser ab, wiesen dafür bei den vier Schadstoffen Steigerungen um 360 Prozent, 250 Prozent, 120 Prozent, und 370 Prozent auf.

Da CO₂ bekanntlich ein Klimagas ist, aber kein Luftschadstoff, bringen Elektroautos in Hinblick auf die Luftverschmutzung allenfalls lokal eine Entlastung, insgesamt aber eine deutliche Verschlechterung. Sehr viel sinnvoller für China wäre es, in sauberere Kraftwerke zu investieren. Erst wenn es hier massive Fortschritte gibt, was noch Jahrzehnte dauern wird, können Elektroautos evtl. als sauberere Alternative gelten.

Bei größerem Anteil von Erneuerbaren und Atomkraft sowie saubereren Kohlekraftwerken, wie in Europa der Fall, verringert sich die Schadstoffbelastung aus der Stromerzeugung, das Gesamtbild wird aber nicht wesentlich besser. Denn zu berücksichtigen sind auch die Belastungen in Zusammenhang mit dem Herstellprozess, vor allem der Batterien. Unabhängig vom Energiemix der Stromerzeugung haben Elektroautos [laut einer norwegischen Studie](#) ein höheres Potenzial für Giftbelastung von Mensch und Wasser, die Eutrophierung von Gewässern sowie Schwermetallbelastungen.

Auch spielt die Nutzungsdauer für die Bewertung eine wichtige Rolle. Da bei Elektroautos der Herstellprozess für einen weit größeren Anteil des über das gesamte Leben des Autos gerechneten CO₂-Ausstoßes verantwortlich ist, nehmen die Vorteile der Elektroautos zu, je länger man sie fährt. Bei 100.000 Kilometern liegen sie ungefähr gleichauf mit Benzinern, bei 150.000 haben sie rund 20 Prozent weniger Emissionen, usw. Das heißt aber auch, dass ein Elektroweitwagen, der nur in der Stadt benutzt wird und unter Umständen nach einer typisch deutschen Nutzungsdauer von 10 Jahren deutlich weniger als 100.000 km runter hat, selbst bei der CO₂-Bilanz schlechter abschneidet als der Benziner oder Diesel.

Während viele in Deutschland ausrangierte Benziner und erst recht Diesel anschließend noch viele Jahre in Osteuropa oder Afrika unterwegs sind, ist eine solche nachhaltige Zweitverwertung von Elektroflitzern kaum möglich. Überhaupt sind die CO₂-Einsparungen höchst dürftig. Selbst bei einer Nutzungsdauer von rund 150.000 Kilometern entstehen, [wie Björn Lomborg vorrechnet](#), insgesamt lediglich Einsparungen von rund fünf Tonnen CO₂. Entsprechend der aktuellen Preise im Europäischen Emissionshandel von rund fünf Euro pro Tonne würde man dafür gerade einmal 25 Euro erhalten. Da muss man fragen: 5000 Euro Subvention, um CO₂ im Wert von 25 Euro einzusparen, ist

das wirklich ein gutes Geschäft?

Elektroautos sind also nicht die Öko-Autos, die viele in ihnen sehen. Warum dann dieses Drängen der Politik? Es gibt einen weiteren Grund: die Angst um die deutsche Autoindustrie. Die Elektromobilität entscheide zusammen mit der Digitalisierung über die Zukunft der deutschen Automobilbranche schlechthin, sagte Sigmar Gabriel nach dem Auto-Gipfel im Kanzleramt Anfang Februar. Alle sind nervös und fürchten, dass Daimler und BMW bald zu Zulieferern von Google und Apple degradiert werden könnten. Die einst selbstbewusste deutsche Branche hat die Digitalisierungsangst erfasst. Deshalb die Idee, als sogenannter „Leitmarkt“ der Welt zu zeigen, dass wir an der Spitze der Bewegung stehen.

Am Erfolg dieser Strategie kann gezweifelt werden.

Wir haben es bei Solarzellen gelernt: Dass sie in Rekordzahlen auf deutsche Dächer geschraubt werden, heißt trotz immenser Subventionen schon lange nicht mehr, dass sie auch aus deutscher Produktion kommen. Zu Recht wenden viele Kritiker der geplanten Kaufprämie auch ein, dass die deutsche Autoindustrie reich und leistungsfähig genug sein müsste, ohne staatliche Subventionierung Innovationen hervorzubringen. Und eine wichtige Frage ist auch längst noch nicht entschieden: ob die Elektrifizierung des Antriebs kurz- bis mittelfristig wirklich die entscheidende Innovation ist, auf die man setzen muss. Autos sind auch heute schon rollende Computer und werden durch Elektroantrieb keineswegs digitaler. Wirklich verändern werden die Autowelt selbstfahrende Autos. Die Art des Antriebs spielt dafür keine Rolle.

Thilo Spahl ist Diplom-Psychologe und lebt in Berlin. Er ist freier Wissenschaftsautor und Redakteur bei der [Zeitschrift NovoArgumente](#), wo dieser Beitrag zuvor erschien.

Zuerst erschienen bei NOVO Argumente [hier](#)