

## Zwangs-Umstieg auf Elektroautos bringt massive Belastung der Umwelt

Deutsche Wirtschafts Nachrichten, Ronald Barazon | Veröffentlicht: 27.08.17 22:45 Uhr

Die zwangsweise Umstellung auf Elektroautos bedeutet eine massive Belastung für die Umwelt: Die Produktion erzeugt mehr Schadstoffe als der Betrieb.



Ein VW-Mitarbeiter befestigt am 20.05.2016 in der Auto-Produktion des Volkswagen-Werk in Wolfsburg (Niedersachsen) ein Bauteil am Motorblock für den Hybrid-Golf. (Foto: dpa)

Die Regierungen traten in eine Art Wettbewerb ein, wer die forscheren Ankündigungen macht. Norwegen, die Niederlande und Österreich – um nur drei von vielen zu nennen – wollen ab 2020 nur mehr E-Autos zulassen. In Deutschland war man etwas vorsichtiger und nannte das Jahr 2030. Weltweit, etwa in Indien, gab es derartige Erklärungen. Vorerst waren auch die USA an Bord, Präsident Donald Trump kündigte aber vor kurzem die Teilnahme am Klima-Programm auf.

## **In Deutschland sind 18 Millionen PKWs zwischen 10 und 30 Jahre alt**

Die Erklärungen klangen und klingen tatsächlich wie der Durchbruch einer aktiven Klima- und Umweltpolitik. Allein bei näherer Betrachtung erweisen sich diese Erklärungen als schwer umsetzbar und lösen sogar Gefährdungen einer ökologischen Vorgehensweise aus. Um dies zu erläutern, müssen einige Daten beachtet werden, wobei hier die deutschen Zahlen herangezogen werden. Um globale Werte zu erzielen, empfiehlt sich eine Multiplikation mal 30.

- In Deutschland fahren 45,8 Millionen PKWs. Die Millionen Nutz- und Lastwagen, Busse und landwirtschaftlichen Fahrzeuge werden hier nicht berücksichtigt, dürfen aber nicht unbeachtet bleiben.
- Das Durchschnittsalter der PKWs beträgt 9,3 Jahre.
- Nur rund ein Drittel der PKWs, knapp 15 Millionen, ist jünger als 5 Jahre, 30 Millionen sind älter, allein 18 Millionen zwischen 10 und 30 Jahre alt.
- Im Jahr 2016 wurden in Deutschland 3,4 Millionen PKWs neu zugelassen.
- 7,4 Millionen haben den Besitzer gewechselt.

## **Ohne Zwang dauert die Umstellung auf E-Autos Jahrzehnte**

Diese Daten verweisen unter der Annahme, dass, wie angekündigt, ab einem bestimmten Stichtag keine neuen Benzin- oder Diesel-Fahrzeuge zugelassen werden, auf dramatische Folgen:

An diesem Stichtag dürfen die knapp 46 Millionen Autos vorerst weiter fahren. Ab diesem Stichtag soll aber auch das Verbot von Neuzulassungen die Diesel- und Benzin-Autos sukzessive von der Straße bringen. Und da beginnt die Problematik.

Die aktuelle Statistik zeigt, dass nur ein Drittel der Fahrzeughalter die Autos nur einige Jahre fährt. Die Neuzulassungen von jährlich 3 bis 3,4 Millionen werden innerhalb kurzer Zeit nur für den Wechsel von etwa 15 Millionen Fahrzeugen zu E-Autos sorgen. Bei den übrigen 30 Millionen dauert der Umstieg lange. Wenn sich die Praxis beim Kaufen und Behalten der Fahrzeuge nicht grundlegend ändert, werden etwa 15 Millionen PKWs noch zwanzig Jahre nach dem Stichtag im Einsatz sein.

Die aktuelle Diskussion über die beschleunigte Bekämpfung der Abgase bei den Dieselfahrzeugen hat für Unsicherheit gesorgt und die Bereitschaft zum Kauf neuer Autos gebremst, wodurch eine zusätzliche Alterung des Bestands ausgelöst wird.

Wenn die Politik mit dem Klima- und Umweltschutz tatsächlich ernst macht, wird unweigerlich ein Verbot der Zulassung von Gebrauchtwagen nach einem Besitzerwechsel in den Fokus rücken. Dabei geht es um fast 8 Millionen PKW im Jahr. Kommt es zu dieser Maßnahme, wird der Umstieg auf die E-Mobilität tatsächlich beschleunigt. Ob dieser radikale Schritt angesichts der unvermeidlich ausbrechenden Proteste realisiert wird, ist allerdings fraglich.

Nicht zuletzt müsste, um den Klima-Regeln zu entsprechen, ein Fahrverbot für ältere Fahrzeuge auf die politische Tagesordnung rücken.

Nicht zu unterschätzen ist zudem die Beliebtheit der Oldtimer – das sind über 300.000 Schmuckstücke der Straße, deren Zahl noch wachsen wird. Immerhin sind über 600.000 Fahrzeuge älter als 30 Jahre und können daher zu Oldtimern aufgewertet werden.

Somit wird die Politik bei der Durchsetzung der totalen E-Mobilität auf Schwierigkeiten stoßen:

- Die Autofahrer ändern ihr Kauf- und Halteverhalten kaum, die Tendenz geht zu längeren Haltezeiten.
- Der Kauf eines neuen Autos ist für viele eine große Belastung. Die E-Autos sind zudem teuer.
- Die großzügigen Förderungen für E-Autos kann der Staat auf Dauer nicht finanzieren.
- Die Ölwirtschaft hat bereits reagiert. Beim aktuellen Ölpreis von 50 Dollar ist Diesel- und Benzin bei gleicher Besteuerung billiger als Strom.

## **Die Politik riskiert hohe Schadenersatzforderungen an den Staat**

Die Umsetzung der Klima- und Umweltziele wird aber nicht nur durch die Konsumenten gebremst. Auch die Industrie kann die Anforderungen nur beschränkt und nicht in der gewünschten Schnelligkeit erfüllen.

- Die Ergebnisse der Diesel-Debatte in den vergangenen Wochen haben die Realität gezeigt: Kostenlose Software-Pakete bei den neueren Fahrzeugen sollen den Schadstoff-Ausstoß vermindern. Bei älteren PKWs bieten die Firmen Rabatte beim Kauf eines neuen, schadstoffärmeren Autos. Von einer grundlegenden Neuorientierung ist nicht die Rede.
- Der Plan, an einem Stichtag die Zulassung von Diesel- oder Benzin-Autos einzustellen, ist kaum durchführbar: Bis zu diesem Tag müssen noch Diesel- und Benzin-PKWs angeboten werden – am nächsten Tag nicht mehr.
- Zu erwarten ist auch ein Run auf die traditionellen Fahrzeuge vor dem Stichtag.
- Ab dem Stichtag werden allein für die Deckung der üblichen Neuzulassungen jährlich 3 bis 3,5 Millionen E-Autos in Deutschland benötigt. Fraglich ist, ob die Industrie in der Lage sein wird, diesen Bedarf mit E-Autos zu bewältigen. Alle Anbieter forcieren derzeit die E-Fahrzeuge, doch hat noch keine Firma ein überzeugendes, massentaugliches, nicht von hohen Staatssubventionen abhängiges E-Auto präsentiert.
- Die Politik freut sich, dass die Auto-Industrie gezwungen ist, enorme Investitionen in die Produktion, in Ladestationen und insbesondere in die Entwicklung von leistungsfähigen Batterien zu realisieren. Erhofft wird eine kräftige Belebung der Konjunktur. Tatsächlich ist aber, ähnlich wie beim Ausstieg aus der Atomenergie, mit Milliarden an verlorenen Investitionen im traditionellen Bereich zu rechnen. Dass auf den Staat und somit den Steuerzahler Schadenersatzzahlungen zukommen, ist naheliegend.

## **Die geplanten Regelungen würden enorme Belastungen der Umwelt auslösen**

Wie immer bei unüberlegten, staatlichen Eingriffen wird auch eine Stichtag-Regelung für das Ende der fossilen Energieträger mehr Schaden als Nutzen auslösen. Im Falle des Umstiegs auf die E-Mobilität ist nicht nur mit einem wirtschaftlichen Schaden, sondern auch mit ökologischen Nachteilen zu rechnen: Das Ziel, rasch die Diesel- und Benzin-Fahrzeuge von der Straße zu entfernen, kann nicht allein mit dem Verbot von Neuzulassungen der traditionellen PKWs erreicht werden. Nimmt man die Umweltpolitik ernst, dann muss die Zahl der Neuzulassungen der dann nur mehr E-Autos von über 3 auf deutlich über 6 Millionen gesteigert werden. Die Konsequenz wäre eine Verdoppelung der Produktionskapazität, die aber nach Deckung des Umstellungsbedarfs nicht mehr gebraucht würde.

Aus deutschen Fabriken stammen etwa 65 Prozent der knapp 46 Millionen in Deutschland fahrenden PKWs, aus Japan über 10 und aus Frankreich über 8 Prozent. Insbesondere die deutsche Auto-Industrie, die bisher das E-Auto nicht forciert hat, käme unter enormen Druck. Die Aufholjagd hat zwar begonnen, wird aber doch einige Zeit in Anspruch nehmen. Der Aufschrei, mit der eine strenge Diesel-Regelung vor wenigen Tagen verhindert wurde, sorgte für einen kleinen Vorgeschmack der zu erwartenden Proteste.

Die Ökologie wird in diesem Fall zum Verbündeten der Industrie: Etwa 20 Prozent der Umweltbelastung durch einen PKW entstehen in der Herstellung und beim Recycling. Eine plötzliche Ausweitung der Produktion belastet somit die Umwelt.

Und: Der tatsächlich flächendeckende Einsatz von E-Autos bewirkt einen enormen Anstieg des Stromverbrauchs, der nur durch zusätzliche Kraftwerke gedeckt werden kann. Dies bedeutet in Deutschland zusätzliche Kohle-Kraftwerke: Schon die Forcierung der alternativen Energieträger bei gleichzeitigem Ausstieg aus der Atomenergie hat den Einsatz der Braunkohle für die Stromerzeugung dramatisch ansteigen lassen und enorme Umweltschäden ausgelöst. Da Wind und Sonne nicht kontinuierlich Strom produzieren, müssen Grundlastwerke die Versorgung absichern. In vielen, anderen Ländern ist die Forcierung der E-Mobilität gleichbedeutend mit dem Ausbau der Kernkraftwerke.

## **Die Abstimmung der Autofahrer mit den Reifen hat schon begonnen**

Die Autofahrer haben unbeeindruckt von den Parolen der Politik, der Umweltschützer und der Industrie die Abstimmung mit den Füßen, oder wohl besser formuliert, mit den Rädern begonnen. Im Jahr 2016 wurden insgesamt um 4,5 Prozent mehr Autos verkauft als 2015, allerdings um 7,7 Prozent weniger reine E-Autos, aber um 42,7 Prozent mehr Hybrid-Autos. In absoluten Zahlen – knapp 48.000 PKWs – sind die Werte noch nicht beeindruckend, da weiter Diesel und Benzin dominieren. Bemerkenswert ist aber die Tendenz, die sich aus den Vorteilen dieser Technologie ergibt.

- Die Hybrid-Autos kombinieren den traditionellen Treibstoff mit Strom. Während der Fahrt mit Benzin oder Diesel wird die Batterie aufgeladen und übernimmt in der Folge den Antrieb. Ideal für den Nutzer ist die ausschließliche Hybrid-Technik, da kein Strom von außen benötigt wird und sich das Aufladen bei einer Steckdose oder einer Ladestation erübrigt.
- Der verbleibende Treibstoffverbrauch ist minimal. Allerdings wird der Umstand, dass doch Diesel oder Benzin benötigt wird, von den Gegnern der fossilen Energie zum Anlass genommen, um auch Hybrid-Fahrzeuge zu bekämpfen.
- Die Anforderungen an die Batterie sind deutlich geringer als bei reinen E-Autos.
- Bei einigen Hybrid-Autos besteht auch die zusätzliche Möglichkeit, in manchen Fällen die Notwendigkeit, die Batterie über die Steckdose aufzuladen. Unter diesen Umständen sind aber die gleichen Probleme wie bei den reinen E-Autos zu beachten: Wie groß ist die Reichweite, wie lange dauert das Laden, wo findet man eine Ladestation.
- Notwendig wird unter diesen Umständen, wie bei den reinen E-Autos, der Kauf von Strom von den Energieversorgern. Möglich ist auch über eine eigene Photovoltaik-Anlage auf dem Dach, um Strom zu produzieren, wobei aber Privathaushalte die Rentabilität genau testen müssen.

Der geplante, drastische Eingriff droht den PKW-Markt in die Krise zu treiben, die Industrie zu überfordern, den Stromverbrauch zu steigern und somit die Umweltbelastung insgesamt zu erhöhen und nicht zu verringern. Auf dem freien Markt entwickelt sich die Lösung dieser Probleme mit den Hybrid-Fahrzeugen, deren Preise sich langsam den Vergleichswerten der traditionellen Fahrzeuge annähern.

Für die Politik würde aber der Siegeszug der Hybrid-Fahrzeuge bedeuten, dass die Industrie nicht zu gigantischen Investitionen gezwungen wäre, dass nicht zahlreiche neue Kraftwerke gebaut werden müssten und man nicht mit einem publikumswirksamen Paukenschlag Klima- und Wachstumspolitik in einem inszenieren könnte. Mit spektakulärer Politik – das Wort kommt nicht zufällig von Spektakel – glaubt man, überzeugender die Welt vor den Folgen des Klimawandels retten zu können.

\*\*\*

**Ronald Barazon** war viele Jahre Chefredakteur der Salzburger Nachrichten. Er ist einer der angesehensten Wirtschaftsjournalisten in Europa und heute Chefredakteur der Zeitschrift „Der Volkswirt“ sowie Moderator beim ORF.