

Elektromobilität und die Folgen

Von politischer Seite erhöht sich der Druck, konventionell angetriebene Fahrzeuge durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen. Die aktuell durch die Presse gehende Meldung, wonach der **Bundesrat** ein Verbot für Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor beschlossen hätte, ist aber nicht richtig. Vielmehr fordert der Bundesrat EU-weit steuerliche Anreize, damit ab dem Jahr 2030 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden.

Hier der genaue Wortlaut der entsprechenden Passage aus dem Beschluss des Bundesrats vom 23.09.2016:

Hier gilt es, die bisherigen Steuer- und Abgabenpraktiken der Mitgliedstaaten auf ihre Wirksamkeit hinsichtlich der Förderung emissionsfreier Mobilität auszuwerten und Vorschläge zum diesbezüglichen effizienten Einsatz von Abgaben und steuerrechtlichen Instrumenten zu unterbreiten, damit spätestens ab dem Jahr 2030 unionsweit nur noch emissionsfreie PKW zugelassen werden.

Der offenbar in der Politik ausgebrochene und durch den **VW Diesel-Skandal** befeuerte Aktionismus erinnert an die Energiewende. Obwohl in Deutschland aus vielen Gründen **kein Kernkraftwerk** der Bedrohung eines **Tsunami** ausgesetzt ist, war nach den Ereignissen im März 2011 in Fukushima plötzlich Kernenergie nicht mehr beherrschbar. Dass dieselbe Regierung kurz davor den Beschluss der rot-grünen Vorgängerregierung, aus der Kernenergie auszusteigen, wieder rückgängig gemacht hat, sei nur am Rande erwähnt, wirft aber ein grelles Licht auf den Bestand politischer Entscheidungen.

Zurück zur emissionsfreien Mobilität, die genau genommen keine ist. Entscheidend für die Umweltbilanz eines E-Autos ist der deutsche **Strommix**. Im Jahr 2015 wurden noch **42,2 % des Stroms durch Kohlekraftwerke** produziert. Immerhin bereits 30 % wurden durch erneuerbare Energien erzeugt, wobei davon ein erheblicher Teil überhaupt nicht abgenommen wurde, weil gar kein Bedarf vorhanden war. Stattdessen wurden rund 9,4 % des insgesamt in 2015 erzeugten Stroms in die Netze diverser Nachbarländer eingespeist – zum Unmut der dortigen Stromerzeuger.

Ignoriert werden beim Thema E-Mobilität viele Aspekte. Natürlich sind die Vorkommen an fossilen Brennstoffen endlich, dies gilt aber auch für viele Rohstoffe (Kupfer, Neodym...), die man für Elektroantriebe braucht und deren Gewinnung alles andere als umweltfreundlich ist. Man denke dabei nur an die Förderung von Lithium.

Vernachlässigt wird der Umstand, dass der **Wohlstand in Deutschland** zum großen Teil **der Automobilindustrie** zu verdanken ist und **Hunderttausende Arbeitsplätze** gefährdet sind.

Vielleicht sollten sich Politiker und Autoindustrie über Alternativen Gedanken machen, den Schadstoffausstoß trotz Verbrennungsmotoren zu reduzieren. Hierbei gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, die - zugegeben - nicht jedem gefallen dürften, aber in Anbetracht der anstehenden Probleme, das weitaus **kleinere Übel** darstellen. Für den Erhalt unseres Wohlstands müssen eben Opfer gebracht werden. Nachfolgend deshalb einige Ideen, als Diskussionsgrundlage:

- **Leistungsbeschränkung:** Dieses ständige Wettrüsten um mehr Leistung, die keiner wirklich braucht, muss aufhören. Stattdessen könnte man die Motorleistung auf **100 kW** begrenzen. Mehrleistung wird gestaffelt mit drastischen Steueraufschlägen belegt.

- **Gewichtsbegrenzung:** Diesem unsäglichen Trend zu übergroßen und überschweren SUVs muss entgegengewirkt werden. Fast niemand braucht ein **2,5 t-Fahrzeug mit Allradantrieb**, um seinen 75 kg-Astralkörper, über gut ausgebaute asphaltierte Straßen zu schaukeln. **Leichtbau** muss die Devise sein. Überlegenswert wäre eine Beschränkung des Pkw-Leergewichts auf max. **1200 kg**. Das ist machbar, ohne Sicherheits- oder Komforteinbußen hinnehmen zu müssen. Unter- und Überschreitungen werden entsprechend steuerlich „honoriert“.

- **Verkehrsfluss:** Ein enormes Problem ist, dass in den Großstädten der Verkehr mehr steht als er fließt. Dies verursacht einen erheblichen Teil der Luftverschmutzung. Hier sind die Städteplaner gefordert, den Verkehr auf den Hauptverkehrsadern möglichst kreuzungsfrei durch die Städte zu führen.

Helfen würden auch Kreisverkehre, die Abschaltung sinnloser Ampeln, die vermehrte Einführung grüner Pfeile an Ampeln zum Rechtsabbiegen, intelligente Verkehrssteuerungen usw.

- **Güterverkehr:** Auch hier geht der Trend seit Jahren in die falsche Richtung. Es muss wieder verstärkt auf die Schiene gesetzt werden. Züge fahren überwiegend elektrisch und zwar ohne tonnenschwere Batterien mitschleppen zu müssen.

Vor allem die städtebaulichen Maßnahmen erfordern erhebliche Investitionen, die Umstellung auf E-Mobilität aber auch! Dort muss ebenfalls eine Infrastruktur geschaffen werden, die es derzeit noch nicht gibt.

Nicht vergessen darf man, dass der Staat im Jahr 2015 **39,6 Mrd. € an Energiesteuer** (früher: Mineralölsteuer) eingenommen hat. Auf diese sprudelnde Geldquelle würde wohl auch im Zeitalter der emissionsfreien Mobilität nur ungern verzichtet werden. Also kann davon ausgegangen werden, dass der Strompreis mit einem **satten Steuersatz** beglückt und drastisch steigen würde, was womöglich den Unterhalt von E-Fahrzeugen für viele Zeitgenossen unmöglich macht. Eine erhöhte Stromsteuer träfe im Übrigen jeden, der Strom verbraucht, auch wenn er kein E-Fahrzeug besäße.

Der schlimmste Nebeneffekt, der durch die **Verdrängung** von konventionellen Antrieben auftritt, ist die **verheerende Wirkung** auf den **Arbeitsmarkt**. Laut der **ELAB-Studie** (Auswirkungen der Elektrifizierung des Antriebsstrangs auf Beschäftigung und Standortumgebung) die von der Daimler AG, der IG Metall Baden-Württemberg und der Hans-Böckler-Stiftung 2010 initiiert wurde, bestehen **Motor** und **Getriebe** eines **konventionellen Antriebs** aus rund **1400 Teilen**. Bei einem **Elektromotor** sind es samt **Getriebe** lediglich etwa **200**.

In der 2012 veröffentlichten Studie, deren Betrachtungszeitraum bis zum Jahr 2030 reicht, geht man davon aus, dass aufgrund der verstärkten Nachfrage von Hybridantrieben, die Beschäftigung sogar ansteigen wird, aber leider hört die Studie genau dort auf, wo es anfängt spannend zu werden (Nach-Hybrid-Ära). Auch dürften die dort zugrunde gelegten Szenarien bereits überholt sein.

Es ist deshalb viel wahrscheinlicher, dass bereits spätestens ab **2025** in der Automobilindustrie Arbeitsplätze verloren gehen werden und wenn der Umstieg auf emissionsfreie Mobilität vollzogen ist, wird nur ein **Bruchteil** der heutigen Arbeitsplätze überhaupt noch vorhanden sein. Dies betrifft sowohl Entwicklung als auch Produktion.

Für dieses Problem haben weder unsere Politiker noch die Gewerkschaften eine Lösung oder können eine volkswirtschaftlich vertretbare Alternative anbieten.

Fazit: Es gibt keinen Grund für **panischen Aktionismus** á la Energiewende. Durch entsprechende Maßnahmen, kann der Schadstoffausstoß bei konventionellen Antrieben weiter deutlich reduziert werden. Ein Umstieg auf E-Mobilität muss in einem **vernünftigen Zeitrahmen** ablaufen, unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und den Industriestandort Deutschland insgesamt. Mit einem Gewaltakt, bei gleichzeitiger Vorgabe eines unrealistischen Zeitplans, ist niemandem geholfen.