

STANDPUNKT

Alles Elektro, oder was?

Von Joachim Weimann

Folgt man Teilen der veröffentlichten Meinung und den Aussagen vieler Politiker, dann ist das schnelle Ende des Verbrennungsmotors ausgemachte Sache. Und wenn Verbraucher und Autoindustrie das nicht kapieren, dann muss man eben mit Verboten nachhelfen. Jeder, der schon einmal das Vergnügen hatte, ein Elektroauto zu fahren, wird zustimmen, denn diese Antriebstechnik hat es in sich. Elektroautos zu bewegen macht richtig Spaß. Aber darum geht es nicht. Es geht um die Frage, ob der Umstieg, so wie er gegenwärtig betrieben wird, eine vernünftige Sache ist – und da sind starke Zweifel angebracht.

Der Hintergrund für den politischen Druck, der in weiten Teilen der Medien gegenwärtig erzeugt wird, ist die Vorstellung, dass durch die Elektromobilität ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden kann, weil Verbrennungsmotoren bekanntlich CO₂ emittieren. Erreicht werden soll dies durch eine klassische „Command and Control“-Politik. Die Politik gibt die Technologie vor, die Unternehmen zu bauen haben und die Konsumenten nutzen müssen. Seit mindestens 50 Jahren schreiben sich Ökonomen aller Nationalitäten die Finger wund, um die Botschaft zu verbreiten, dass eine solche letztlich planwirtschaftliche Politik falsch ist. Wenn man Schadstoffemissionen vermeiden will, muss man nicht nur die Schadstoffmengen beachten, die vermieden werden, sondern auch die Kosten, die dabei entstehen. Das gilt ganz besonders im Hinblick auf CO₂-Emissionen. Es ist wichtig, die Vermeidungsmaßnahmen zu ergreifen, die die geringsten Kosten zu verursachen. Ein wirksames Mittel, verschwendete Ressourcen, die wir im Kampf gegen den Klimawandel dringend brauchen.

Es ist offensichtlich, dass CO₂-Vermeidungskosten einhergehen mit CO₂-Vermeidungskosten für die E-Mobilität. Zu den Kosten für die E-Mobilität kämen die Kosten für den CO₂-freien erzeugten Strom einschließlich aller Verluste, die bei den diversen Energieumwandlungen anfallen. Wenn man weiß, dass die Vermeidungskosten beim Einsatz erneuerbarer Energien (nicht zu verwechseln mit den Stromerzeugungskosten), schon um den Faktor 10 bis 40 über denen liegen, die im Emissionshandelssektor anfallen, dann ist völlig klar, dass Elektroautos als Instrument der Klimapolitik völlig ungeeignet sind.

Selbst wenn es möglich wäre, Diesel und Benzinher durch Elektro zu ersetzen, wäre das als klimapolitische Maßnahme nicht sinnvoll. Viel besser und einfacher wäre es, den Verkehrssektor in den

Emissionshandel zu integrieren. Dann könnte man sich den ganzen Ärger mit Flottenverbrauchsvorgaben sparen und würde CO₂-kosteneffizient einsparen.

In der Diskussion um das Elektroauto kommt erschwerend hinzu, dass der Übergang tatsächlich gar nicht möglich ist, weil Elektroautos im Massensegment weder technologisch noch ökonomisch wettbewerbsfähig sind. Der Grund ist einfach: Es fehlt eine Schlüsseltechnologie. Wir verfügen nicht über Speichermedien, die kostengünstig herstellbar sind, eine wettbewerbsfähige Reichweite erlauben und in kurzer Zeit wieder aufgeladen werden können. Weil das so ist, ist das Elektroauto im Moment nur als Spielzeug für sehr vermögende Menschen verfügbar. Wer sich einen Tesla vor die Tür stellen möchte, der muss einen sechsstelligen Betrag auf den Tisch des Hauses legen. Dass diese Fahrzeuge so teuer sind, ist übrigens ein Ausdruck der Tatsache, dass für ihre Produktion aufwendet sehr wertvolle Ressourcen aufgewendet werden müssen. Die Begeisterung grüner und linker Politiker dafür ist nur schwer nachvollziehbar.

Leider sind die Aussichten darauf, dass sich an der Situation in überschaubarer Zeit etwas ändert, nicht sehr gut. Die Probleme sind grundlegender naturwissenschaftlicher Natur und ein Durchbruch nicht absehbar. Das ist übrigens der Grund dafür, dass Toyota schon vor geraumer Zeit beschlossen hat, nicht weiter in Batterie getriebene Autos zu investieren. Dort setzt man auf die Brennstoffzelle – die allerdings ebenfalls sehr weit davon entfernt ist, eine Alternative zum Verbrennungsmotor zu sein.

Stellen wir uns vor, ein genialer Mensch würde die Lösung für dieses Problem finden und wir verfügen über preiswerte Batterien, die man genauso schnell laden kann, wie man einen Tank füllt und die so viel Energie speichern können, dass man damit 600 Kilometer weit kommt, auch wenn man die Heizung oder Klimaanlage benutzt. Brauchte man dann staatlichen Zwang, um das Elektroauto in den Markt zu bringen? Ganz sicher nicht, denn dann wäre der Antrieb dem Verbrenner technisch und ökonomisch überlegen. Wir alle könnten dann den Spaß haben, ein Elektroauto zu fahren. Die Industrie würde jubeln, denn sie wäre aus der Schmeldecke heraus, und es gäbe eine geringere Schadstoffbelastung unserer Städte.

Wenn es möglich ist, brauchen wir staatlichen Zwang nicht. Die Logik der gegenwärtigen Berichterstattung läuft darauf hinaus, dass wir ihn brauchen, wenn es nicht geht. Das ist ganz schön verrückt. Joachim Weimann ist Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Magdeburg.



Autos fahren an einer Feinstaub-Alarmanzeige in Stuttgart in der Nacht vorbei.

Der verbotene Diesel-Kuhhandel

Das Bundes, wonach es grundsätzlich keine Fahrverbote geben wird, weder möglich noch rechtens“, teilt das Umweltministerium mit. Die Forderung sei „rechtspolitisch skandalös“ und zeuge „von einem massiven Realitätsverlust“, sagt die Rechtspolitikerin der Grünen, Renate Künast, dieser Zeitung. Die europäischen Regelungen stünden nicht zur Verfügung des deutschen Gesetzgebers.

Tatsächlich sind die Spielräume gering, das zeigte kürzlich ein vielbeachtetes Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart (Az.: 13 K 5412/15). Geklärt hatte der Umweltverband Deutsche Umwelthilfe (DUH). Die Organisation habe einen Anspruch auf das Verbot, entschieden die Verwaltungsrichter. Das Bundesimmissionschutzgesetz verpflichte die Behörden, einen „Luftreinhalteplan“ aufzustellen. Dieser muss aber „geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten“.

Doch einen solchen Deal stehen etliche rechtliche Hürden im Wege. Da ist zunächst die Zuständigkeit, inwieweit Fahrverbote verhängt werden, inwiefern Kommunen, nicht der Bund“, sagt ein Sprecher des Bundesumweltministeriums. „Insofern ist eine Zusicherung des

Schließlich stünde auch die EU einem Freifahrtschein durch die Bundesregierung im Wege. „Theoretisch könnte die Bundesregierung eine solche Zusage machen“, sagt Haratsch, die Frage sei aber, ob das rechtlich auch halte. Die Grenzwerte seien durch das EU-Recht vorgegeben. „Wenn sie überschritten werden, wäre eine solche Zusage hinfallig.“ Deutschland könnte dann wegen Überschreitung der Grenzwerte durch ein Vertragsverletzungsverfahren verurteilt werden, sagt Haratsch. Ein solches läuft gegen Deutschland bereits, wegen ständiger Überschreitung der Feinstaub- und Stickstoffdielid-Werte – wie auch gegen Frankreich, Spanien, Italien und das Vereinigte Königreich.

Die Bundesregierung könnte sich entschließen, Zuständigkeiten, EU-Recht und das Verwaltungsgericht zu ignorieren. „Der Bund könnte allenfalls ein Gesetz machen“, sagt Hans Jarass von der Universität Münster. Dieses müsste dann auch das Verwaltungsgericht Stuttgart beachten. „Es könnte aber ein solches Gesetz auf Vereinbarkeit mit dem EU-Recht prüfen“, schränkt der Jurist ein. Dann wäre der Fall von Europäischen Gerichtshof zu bewerten – möglicherweise die Endstation für einen Diesel-Deal.

Nur das ganzjährige Verkehrsverbot für Benzin- und Gasmotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 3 und Dieselmotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 6 sei effektiv, wenn es zum Jahreswechsel in Kraft gesetzt werde. „Wenn sich das so deutlich auch im Urteil wiederfindet, dann ist das eine Ermessensreduzierung auf null“, erklärt Andreas Haratsch, Verwaltungsrechtler an der Universität Hagen. Das heißt: Die Behörde muss dieses Verbot umsetzen – sofern das Urteil Bestand hat.

Foto: dpa