



Prof. Dr. Claudia Kemfert, Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am DIW Berlin
Der Beitrag gibt die Meinung der Autorin wieder.

Elektromobilität ist nur ein Baustein von vielen

Die Automobilbranche ist nicht nur Deutschlands Aushängeschild, die gesamte Volkswirtschaft baut auf eine gesunde und starke Branche. Über 700 000 Menschen arbeiten in diesem Sektor. Durch alternative Antriebstechnologien und -kraftstoffe lassen sich neue Märkte erschließen, eine höhere Wertschöpfung erzielen und Arbeitsplätze schaffen. Mit einer Exportquote von etwa 60 Prozent stehen die deutschen Autobauer nicht allein da – sie ist international üblich. Die wirtschaftlichen Chancen einer nachhaltigen Mobilität sind somit für die deutsche Volkswirtschaft enorm. Doch sie werden nicht wahrgenommen. Die Manager der deutschen Autoindustrie haben zu lange auf rückwärtsgewandte Technologien gesetzt – wie zuletzt der VW-Skandal deutlich gemacht hat – und merken viel zu spät, dass die Wettbewerber an ihnen vorbeifahren.

Die deutsche Politik hat nun ihre Antwort auf die Krise gefunden: Ausgerechnet mit Kaufprämien für Elektroautos will sie die deutsche Autowelt heilen. Es stimmt, beim Thema Elektromobilität ist man von den selbstgesteckten Zielen weit entfernt. Der Markt entwickelt sich sehr schleppend. Das soll sich nun ändern, der Kauf von Elektroautos soll subventioniert werden, zudem sollen mehr Ladesäulen her. Elektroautos haben den Vorteil, dass sie Lärm und Feinstaub vermeiden. Zudem könnten die Batterien als Speichermedium genutzt werden und so die dezentralen Netze entlasten. Wenn sie allerdings Strom aus Kohlekraftwerken nutzen, ist der Umwelteffekt dahin. Elektroautos machen nur in der Kombination mit erneuerbaren Energien Sinn. Sie müssen Teil einer konsequent auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrspolitik sein. Nachhaltige Mobilität vermeidet überflüssigen Verkehr, Lärm, Feinstaub und Emissionen.

Grundsätzlich gesehen ist es richtig, die Elektromobilität zu unterstützen. Doch beim Thema Elektroautos ist leider der Zug schon lange abgefahren. Wettbewerber aus anderen Ländern sind führend, nicht nur beim Bau der E-Autos, sondern vor allem bei der Herstellung der Batterien. Die

Politik hat daran eine enorme Mitschuld. Deutsche Batteriehersteller hatten vor Jahren einen Wettbewerbsvorteil, man hat diesen sehenden Auges schwinden lassen. Und da es weiterhin an einer ernsthaft auf nachhaltige Mobilität ausgerichteten Verkehrspolitik fehlt, wird man ihn auch nicht zurückholen können.

Eine Kaufprämie einzuführen, ohne die Mobilität als Ganzes auf Nachhaltigkeit auszurichten, ist zu kurzfristig. Die Elektromobilität ist nur ein Baustein von vielen. Zunächst einmal sollte man auf einen konsequenten Kohleausstieg setzen, Kohlesubventionen wieder abschaffen und die erneuerbaren Energien weiter ausbauen. Zudem wird noch immer ausgerechnet der umweltschädlichste Treibstoff, der Diesel, indirekt subventioniert. Dies hat zu einem massiven und schädlichen Anstieg privater Diesel-Pkw geführt. Es wäre sinnvoll, diese indirekte Subventionierung abzuschaffen und die Dieselsteuer zumindest auf das Niveau der Benzinsteuern anzuheben. Dies würde dem Staat Einnahmen von sieben Milliarden Euro verschaffen. Auch der Güterverkehr sollte viel mehr als bisher auf Nachhaltigkeit ausgerichtet werden, mit der Unterstützung von nachhaltigen Kraftstoffen, einer Verkehrswegeoptimierung und einer deutlich stärkeren Unterstützung des Schienenverkehrs.

Die rückwärtsgewandte deutsche Verkehrspolitik ist für die Automisere mit verantwortlich. Der Wille zu einem Umstieg hin zu ernsthaft nachhaltiger Mobilität fehlt: Es werden nicht nur umweltschädliche Dieselsubventionen beibehalten, sondern auch strengere Emissionsgrenzwerte in der EU weiterhin torpediert und alternative Antriebstechnologien wie Erdgasfahrzeuge oder „Power-to-liquids“-Optionen nicht ausreichend unterstützt. Auf diese Weise wird weder die deutsche Autobranche gerettet noch dem Umstieg auf eine ganzheitlich nachhaltige Mobilität geholfen. Die Chance wäre jetzt da, doch offensichtlich fehlt der Mut. So fährt Deutschlands wichtigste Branche auch weiterhin vor allem – hinterher. Schade.



DIW Berlin – Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung e.V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
T +49 30 897 89 -0
F +49 30 897 89 -200
83. 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. Dr. Lukas Menkhoff
Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.
Prof. Dr. Jürgen Schupp
Prof. Dr. C. Katharina Spieß
Prof. Dr. Gert G. Wagner

Chefredaktion

Sylvie Ahrens-Urbaneck
Dr. Kurt Geppert

Redaktion

Renate Bogdanovic
Dr. Franziska Bremus
Sebastian Kollmann
Dr. Peter Krause
Marie Kristin Marten
Ilka Müller
Dr. Wolf-Peter Schill

Lektorat

Dr. Katharina Wrohlich

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.