

VCD Position

Elektro- mobilität

VCD Position Elektromobilität

Die Elektromobilität erlebt zurzeit einen Hype. Vor wenigen Jahren wurden der Wasserstoffantrieb und dann Kraftstoffe aus Biomasse als Lösungen für die Verkehrs- und Klimaprobleme gefeiert und gefördert. Das batterieelektrische Auto spielte in der Diskussion um die zukünftige Mobilität keine Rolle. 2005 stellte der weltweit größte Hersteller von Elektroautos die Produktion ein. Im Jahr 2007 wurden in Deutschland acht Elektrofahrzeuge als Pkw zugelassen. Heute vermitteln Autoindustrie und die Bundesregierung mit hohem Werbeaufwand und einer schnellen Abfolge hochrangiger Veranstaltungen, dass sie mit der massenweisen Einführung von Elektroautos die Lösung für das Spannungsfeld Verkehr und Klimaschutz gefunden hätten. Bis heute fehlt allerdings ein Zukunftskonzept für die Mobilität, das die Bedürfnisse der Menschen, den Umwelt- und Klimaschutz, den demografischen Wandel und die Kosten des Verkehrs integriert und die notwendigen Maßnahmen auflistet.

Elektrofahrzeuge können dazu beitragen, die langfristigen Klimaziele zu erreichen. Allerdings ist die aktuelle Verkürzung der Diskussion zur Elektromobilität ausschließlich auf das Auto nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr fährt schon lange elektrisch und muss ausgebaut werden. In den nächsten Jahren werden viel mehr Elektro-Zweiräder (vor allem Elektrofahrräder) als E-Autos auf die Straße kommen. Sie können, wenn sie Autos ersetzen, sofort zum Klimaschutz und zur Verbesserung der Lebensqualität vor allem in den Städten beitragen. Batterieelektrische Autos sind bisher kaum erhältlich. Sie bleiben auf absehbare Zeit teuer und eignen sich nicht als Familienautos, sondern müssen ihre Tauglichkeit in Fahrzeugflotten beweisen. Hybridfahrzeuge, ob als Auto oder Elektrofahrrad, sind hinreichend erprobt und alltagstauglich.

Klimaziel

Um das Ziel zu erreichen, die globale Erwärmung auf 2° Celsius zu beschränken, ist es notwendig, dass Deutschland seinen CO₂-Ausstoß bis 2050 um 80 Prozent im Vergleich zu 1990 senkt. Der VCD unterstützt dieses Reduktionsziel und setzt sich für ein Sektorziel für den gesamten Bereich Verkehr ein, das ebenfalls mindestens 80 Prozent betragen soll.

Das 80-Prozent-Ziel für den motorisierten Verkehr lässt sich laut einer aktuellen Analyse des Instituts für Energie und Umweltforschung (IFEU) durch eine Reduktion des Endenergieverbrauchs um 60 Prozent sowie einer Verteilung des verbleibenden Verbrauchs auf jeweils die Hälfte »fossil« und »erneuerbar« erreichen. Das heißt, 60 Prozent, also der größere Teil des heutigen Energieverbrauches, sind einzusparen – durch höhere Energieeffizienz der Verkehrsmittel und eine bessere Organisation von Transporten. Das lässt sich mit einem breiten Maßnahmenpaket und mit einem neuen Mobilitätskonzept zu

umsetzen. 50 Prozent des Endenergiebedarfs im Verkehrsbereich sind also im Jahr 2050 – das entspricht 20 Prozent des heutigen Bedarfs – durch erneuerbare Energie zu erbringen. Davon wird regenerativ erzeugter Strom voraussichtlich den größten Anteil übernehmen. Die Elektromobilität wird langfristig ein Baustein nicht nur des öffentlichen Verkehrs sondern auch eines CO₂-armen Straßenverkehrs sein. Kurzfristig kann sie im Individualverkehr keinen nennenswerten Anteil an der Verkehrsleistung übernehmen.

Um das 80-Prozent-Ziel zu erreichen, sind folgende Schritte notwendig:

- Vermeidung unnötiger Transporte
- Verlagerung auf effiziente Verkehrsträger
- Effizienzsteigerung bestehender Antriebe
- Entwicklung und Nutzung CO₂-freier bzw. CO₂-armer Antriebe

Die Bundesregierung hat ein ambitioniertes Ziel für den Ausbau der Elektromobilität für das Jahr 2020 formuliert: Zu diesem Zeitpunkt sollen eine Millionen Elektro-Pkw auf der Straße sein. Dabei werden Plug-in-Hybride mitgezählt. Wissenschaftlich begleitete Modellversuche und eine ausreichende Zahl von Fahrzeugen im Alltagsbetrieb sind notwendig, um zu untersuchen, welchen Beitrag Elektrofahrzeuge wann und wie zum Klimaschutz leisten können.

Begriff: Elektromobilität ist nicht gleich Automobilität

Die Diskussion um die Elektro-Mobilität konzentriert sich primär auf die Auseinandersetzung um das Elektro-Auto. E-Mobilität ist allerdings weit mehr als das.

Elektrisch betriebene Züge, Straßenbahnen und U-Bahnen bilden seit Jahrzehnten das Rückgrat des umwelt- und sozialverträglichen öffentlichen Verkehrs. Für den VCD steht außer Frage, dass aus Umwelt- und Komfortgründen einige Bahnstrecken, die heute mit Dieseltraktion betrieben werden, zu elektrifizieren sind und dass der Ausbau des Straßenbahnnetzes in unseren Städten Fortschritte für die Umwelt und die Lebensqualität bringt. Oberleitungsbusse, sogenannte »O-Busse«, die wie die Straßenbahn ihre Antriebsenergie per Stromabnehmer erhalten, könnten eine Renaissance erleben, wenn der Öffentliche Personennahverkehr ausgebaut wird und mehr regenerativ erzeugter Strom zur Verfügung steht.

Im Nahbereich sind Fahrräder mit elektrischer Unterstützung (Pedelects) und Elektromopeds und -roller eine gute Alternative zum Pkw. Viele Menschen geben unebenes, bergiges Gelände, die Wegelänge und den Wunsch, nicht »verschwitzt« am Ziel anzukommen, als die entscheidenden Gründe an, nicht mit dem Fahrrad zu fahren. Hier hilft der unterstützende Elektromotor. Wer vom Auto

auf das Pedelec umsteigt, entlastet das Klima erheblich. Ein Elektrorad braucht durchschnittlich nur eine Kilowattstunde Strom auf 100 km, wobei der Verbrauch ja nach Fahrstrecke und Fahrweise stark variiert. Bei stetiger Bergauffahrt kann der gleiche Akku nach 15 Kilometern leer sein, der in der Ebene bei leichter Unterstützung für 60 km reicht. Die errechneten CO₂-Emissionen eines Pedelcs hängen vom Strommix ab. Sie werden mit 4 bis 14 g/km angegeben. Zum Vergleich: Der energieeffizienteste Neuwagen mit Diesel-Motor emittiert 87 g/km, das Durchschnittsauto in Deutschland 190 g/km.

Effizienzsteigerung:

Autos wurden in den letzten Jahrzehnten immer luxuriöser, stärker, schneller und schwerer. Fortschritte der Antriebstechnologie wurden dafür aufgefressen. Sie wurden nicht genutzt, den Ressourcenverbrauch und CO₂-Ausstoß zum mindern. Wissenschaftliche Institute wie das Öko-Institut kommen zu dem Ergebnis, dass die Effizienz herkömmlicher Pkw innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre um 50 Prozent gesteigert werden kann. Selbst der Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) konzediert, dass in diesem Zeitraum eine Verbrauchsminderung um 25 bis 30 Prozent möglich sei. Bei der VDA-Annahme ist der Fall nicht berücksichtigt, dass endlich auch in Deutschland ein Tempolimit auf Autobahnen eingeführt wird. Das ist deshalb so wichtig, weil alle Autos, die für den Weltmarkt produziert werden, für die hohen Geschwindigkeiten auf deutschen Autobahnen geeignet sein müssen. Experten wie Karl Otto Schallaböck vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie rechnen vor, dass allein die Ausrichtung auf niedrigere Geschwindigkeiten den Kraftstoffverbrauch um über 20 Prozent senken kann.

Die Diskussion um Elektroautos darf nicht von den anstehenden Aufgaben für die Autoindustrie ablenken, die Energieeffizienz zu verbessern und den CO₂-Ausstoß nachhaltig zu senken. Im Jahr 2020 werden 99 Prozent aller zugelassenen Pkw einen Verbrennungsmotor haben. Die Politik muss die Rahmenbedingungen für CO₂-Reduzierungen setzen.

Wichtigste Schritte in den nächsten Jahren:

- CO₂-Grenzwert für Pkw: Der von der EU beschlossene Flottengrenzwert von 95 g CO₂/km darf bei den Revisionsverhandlungen nicht aufgeweicht werden. Eine Verschärfung auf 80 g/km ist notwendig und anzustreben.
- Energieverbrauchskennzeichnung für Pkw (anschauliches Label wie bei Kühlschränken)
- Bei allen Energieträgern müssen die Vorketten – besonders auch die Ölgewinnung als auch der Öltransport – genauer untersucht und in die Gesamtbetrachtung aufgenommen werden
- Reform der Kfz-Steuer
- Weiterentwicklung der Ökosteuer

Der VCD bekennt sich ausdrücklich zu der Forderung, dass im Rahmen einer Weiterentwicklung der Ökosteuer mineralische Kraftstoffe höher besteuert werden. Dadurch werden Prozesse zur Effizienzsteigerung angeschoben und dadurch kostbare Ressourcen geschont und der Ausstoß von Klimagasen gemindert. Elektroautos haben wegen ihres hohen Preises nur dann eine Marktchance, wenn erdölbasierte Kraftstoffe bzw. die Emission von CO₂ deutlich teurer werden als heute.

Elektromobilität nur mit regenerativ erzeugtem Strom

Elektroautos haben nur dann einen Klima-Vorteil gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen, wenn der von ihnen verbrauchte Strom regenerativ erzeugt wird. Elektro-Pkw, die mit Kohlestrom betrieben werden, haben bei der Betrachtung der Gesamtkette einen höheren CO₂-Ausstoß als sparsame Pkw mit Verbrennungsmotor. Zeitgleich mit der Entwicklung von Fahrzeugen und der Ladeinfrastruktur muss der Ausbau regenerativer Energiegewinnung und eines Stromnetzes erfolgen, dass »grünen« Strom zum Kunden transportiert. Im Jahr 2050 muss nahezu der gesamte Strom regenerativ erzeugt werden.

Der VCD bekennt sich ausdrücklich zum Atomausstieg. Die Atomtechnologie ist zu gefährlich, nicht nachhaltig und bürdet nachkommenden Generationen extreme Kosten und Risiken für den billigen Strom der Gegenwart auf. Jede Politik, die sich für die Elektromobilität stark macht, wird unglaubwürdig, wenn sie die Laufzeit von Atomreaktoren verlängert.

Auch Elektroautos müssen verbrauchsarm fahren

Regenerativ erzeugter Strom ist – ebenso wie alle anderen Energieträger – viel zu kostbar, als dass er in ineffizienten Maschinen verschwendet werden dürfte. Bis heute sind die Verbrauchsangaben der Hersteller für Elektrofahrzeuge sehr beschönigend und ungenau. Sehr unterschiedliche Berichte von Auto-Bild, Süddeutsche Zeitung und Greenpeace kommen zu sehr ernüchternden Ergebnissen, nach denen der CO₂-Ausstoß der geprüften Pkw gemessen am deutschen Strommix höher ist als bei vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Auto-Bild ermittelte bei seriennahen Pkw einen Mehrverbrauch von 117,2 Prozent für den Smart electric drive und 91 Prozent für den Mitsubishi i-MiEV im Vergleich zu den Angaben der Hersteller. Das liegt weit über den üblichen Abweichungen von 10 bis 30 Prozent, die von den Autotestern bei Verbrennungsmotor-Autos regelmäßig festgestellt werden.

Elektrofahrzeuge müssen sich einem fairen Wettbewerb stellen. Die Hersteller müssen in eindeutig definierten, vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Tests ihren Energieverbrauch nachweisen.

Der VCD fordert eine anschauliche Kennzeichnung für den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoß für alle Pkw nach dem Modell, das sich bei Kühlschränken und Waschmaschinen bewährt hat. Dabei muss der realistisch gemessene Energieverbrauch von Elektro-Pkw gemäß dem europäischen Kraftwerksmix in den CO₂-Ausstoß umgerechnet werden. Diese Maßgröße wird im europäischen Gesetzgebungsverfahren relevant sein, weil auch der Kraftstoffverbrauch von Autos mit Verbrennungsmotoren in einen europaweit geltenden Fahrzyklus mit einem europäischen Referenzkraftstoff gemessen wird. Für die Klimaziele von Staaten wird der nationale Kraftwerksmix relevant sein.

Der Vorschlag, Elektrofahrzeuge bei der Klassifizierung beim Energieverbrauchslabel automatisch mit einem grünen Balken und einem A oder gar A++ auszuzeichnen, sind nicht geeignet, die Energieeffizienz zu erhöhen. Elektrofahrzeuge müssen aus Gründen des Verbraucherschutzes ihren Umweltvorteil beweisen, erst recht dann, wenn für sie ein Anspruch auf Förderung gestellt wird.

Das Argument, den CO₂-Ausstoß von Elektro-Autos auf »Null« setzen zu können, weil die Stromversorger zusichern, zusätzlich benötigten Strom regenerativ zu erzeugen, oder Besitzer von Elektrofahrzeugen eine Photovoltaik-Anlage auf dem Dach haben, ist nicht stichhaltig, solange nicht Strom zu annähernd 100 Prozent regenerativ gewonnen wird.

Private Besitzer von Photovoltaik-Anlagen werden – völlig zu Recht – über das EEG unterstützt. Der Strom wird ins Netz verkauft. Es darf keine Doppelförderung geben: für die Netzeinspeisung und für eine Bezuschussung der Stromnutzung im Pkw.

Emissionsvorteile von Elektrofahrzeugen

Die hohen Kosten für Elektroautos sind nur durch den Klimaschutz zu rechtfertigen, wenn in einer Gesamtbeurteilung der Ausstoß von Treibhausgasen niedriger ist als der von Autos mit Verbrennungsmotor. Oft werden auch die lokale Schadstofffreiheit in Bezug auf die Gesundheit der Menschen und der niedrigere Fahrzeuglärm als Vorteile von E-Fahrzeugen genannt. Die lokale Emissionsfreiheit von Elektrofahrzeugen spielt im Vergleich zu Neufahrzeugen mit Ottomotor schon heute keine Rolle. Diesel-Pkw werden mit dem ab 2014 geltendem Schadstoffgrenzwert Euro 6 so sauber sein, dass der Vorteil von E-Fahrzeugen marginal wird. Beim Straßenverkehrslärm spielen Lkw eine viel größere Rolle als Pkw. Lärmspitzen werden zumindest im Sommerhalbjahr oft von Motorrädern erzeugt. Bei Pkw übertönt ab einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h das Reifenabrollgeräusch den Motorlärm. Die Verbesserung der Lärmsituation in den Städten durch Elektro-Pkw bleibt auch bei nennenswerter Marktdurchdringung sehr gering.

Finanzielle Förderung durch den Staat:

Der VCD unterstützt die finanzielle Förderung zur Unterstützung der Markteinführung innovativer Umwelttechnik für Fahrzeuge durch Steuernachlässe oder Prämien unter der Voraussetzung,

- dass diese Technik nachweislich Umweltvorteile – vor allem beim Klimaschutz – bringt,
- dass die Förderung technikneutral ist,
- dass die Förderung aufkommensneutral erfolgt. Das heißt, dass der Betrag für die Förderung durch Maluszahlungen für hochemittierende Fahrzeuge mindestens ausgeglichen wird.

Der VCD lehnt eine Förderung von Autos ab, die ausschließlich an die Bedingung geknüpft ist, dass das Auto einen Elektro-Antrieb hat. Es hat sich in Deutschland bewährt, die frühzeitige Einhaltung von gesundheits- oder umweltschützenden Grenzwerten zu fördern und nicht eine bestimmte Technik. Die Förderung sollte an den CO₂-Ausstoß und damit an den Energieverbrauch gebunden sein, nicht an den Antrieb.

Ein Auto könnte wie in Frankreich gefördert werden, wenn es einen CO₂-Ausstoß unter 60 g/km hat. Denkbar ist auch eine Staffelung: 80 g/km = x Euro; 60g/km = y Euro; 50 g/km = z Euro. Dabei ist es gleichgültig, welchen Antrieb das Fahrzeug hat, bzw. welche Energie es verwendet. Für Elektro-Pkw ist schnell ein Messverfahren festzulegen, das realitätsnah den Energieverbrauch von Elektrofahrzeugen misst. Der CO₂-Ausstoß ist entsprechend dem europäischen Kraftwerksmix zu berechnen.

Der VCD setzt sich dafür ein, dass eine finanzielle Förderung von Autos unbedingt aufkommensneutral sein muss – nach dem Prinzip: Belohnung des Guten, Bestrafung des Schlechten. Die Kfz-Steuer für Pkw mit hohem CO₂-Ausstoß (alternativ die Mineralölsteuer) muss entsprechend der Höhe der Förderung steigen.

Forderungen der Industrie, über Kaufanreize hinaus die Elektromobilität durch staatliche Förderung der Ladeinfrastruktur und durch dauerhaften Verzicht auf die Besteuerung von Fahrstrom zu subventionieren, erteilt der VCD eine klare Absage.

Der Staat hat die Aufgabe, Grundlagenforschung zu unterstützen. Die ist im Bereich von Speichertechniken noch zu leisten, wobei die Forschungsförderung mehr in das Aufgabenfeld großer Energiespeicher statt in den der Autobatterien gehen sollte. Deren Entwicklung ist wie die Konzipierung der Fahrzeuge schlicht Produktentwicklung, also originäre Arbeit der Industrie, die subventionsfrei zu leisten ist.

Kosten für den Kunden

Batterie-Elektroautos sind in den nächsten Jahren 10.000 bis 20.000 Euro teurer als vergleichbare Pkw. Selbst bei

großzügigen Prämien des Staates bleibt die Anschaffung eines Elektroautos für Privatkunden sehr teuer.

In der Werbung für Elektrofahrzeuge werden oft sehr niedrige Kosten für das »Stromtanken« genannt. Tatsächlich ist für Strom im Vergleich zur Mineralölsteuer nur eine geringfügige Stromsteuer zu zahlen. Deshalb ist er zurzeit als Antriebsenergie viel billiger als Benzin oder Diesel. Allerdings sind diese Preisangaben für den Verbraucher irreführend. Denn für seine Kosten sind die Batteriekosten entscheidend. Ein Satz neuer, moderner Batterien – und den braucht man im Lauf eines Autolebens – kostet auf absehbare Zeit mindestens 10.000 Euro; heute ist er noch deutlich teurer.

Für diese Summe kann man bei derzeitigen Dieselpreisen mit einem sparsamen Diesel-Pkw ca. 200.000 Kilometer weit fahren. Für die weitere Zukunft sollten allerdings sinkende Batteriepreise, steigende Ölpreise, aber auch analog zur Mineralölsteuer eine »Autostromsteuer« einkalkuliert werden. Die Autostromsteuer würde der Mineralölsteuer entsprechen. In der Einführungsphase von E-Autos kann der Finanzminister auf diese Einnahme verzichten, bei einer massenweisen Nutzung von Elektroautos sicher nicht.

Elektroautos bleiben teuer und eignen sich kaum als universell einsetzbares Familienauto. Sie machen eher in Flotten Sinn. Kurz- und mittelfristig wird die Hybridisierung fortschreiten. In zwei bis drei Jahren könnten Plug-In-Hybride auf den Markt kommen. Die Batterien, die bei jetziger Planung für einen rein elektrischen Betrieb von ca. 20 Kilometern reichen sollen, werden über die Steckdose aufgeladen. Bei weiteren Fahrten arbeitet der Plug-In-Hybrid wie ein klassisches Hybrid-Auto. Die Höhe der CO₂-Emissionen hängt dann für die Kurzstrecken – im Idealfall ist das die alltägliche Nutzung – von dem vorhandenen Kraftwerksmix ab, bei der Langstrecke ist sie analog zum Hybrid. Die Produktionskosten (nicht der Preis) liegen ca. 5.000 Euro über denen eines Hybrids bzw. eines Euro 6-Diesel-Pkw. Die Marktchancen werden zum Teil von der Höhe der technikneutralen staatlichen Förderung und des Kraftstoffpreises abhängen. Der Vorteil für Kunden ist die universelle Einsetzbarkeit.

Zweiräder: Pedelects und Elektro-Roller statt Stinker

Roller, Mopeds und auch die Mehrzahl der Motorräder werden bis heute ohne Katalysator verkauft und stoßen deutlich mehr gesundheitsschädigende Schadstoffe aus als Pkw. Außerdem sind Motorräder im Realverkehr viel lauter als Pkw. Luftschadstoffe und Lärmemissionen der motorisierten Zweiräder sind vor allem in den Metropolen von Schwellen- und Entwicklungsländern ein sehr großes Problem. Bei Zweirädern sind die Umwelt- und Gesundheitsvorteile eines Elektroantriebes viel größer als bei Pkw. Die Mehrkosten fallen niedrig aus, weil wenig Batteriekapazität gebraucht wird. In China werden Zweiräder mit

Verbrennungsmotor zunehmend in den Städten verboten und millionenfach durch vergleichsweise kostengünstige, elektrisch angetriebene Fahrzeuge ersetzt.

Der VCD fordert, dass in Europa für motorisierte Zweiräder vergleichbare Schadstoffgrenzen verbindlich werden, wie sie für Pkw gelten. Damit dürften Mofas, Roller und kleine Motorräder mit Verbrennungsmotor weitgehend vom Markt verschwinden. Sie würden (teilweise) durch E-Fahrzeuge ersetzt werden.

Neue Mobilitätskultur

Das Elektroauto löst wesentliche Probleme des Straßenverkehrs nicht. Die Verkehrssicherheit erhöht sich nicht dadurch, dass sich der Antrieb ändert.

Der Platzbedarf im fahrenden Verkehr ist der gleiche wie bei herkömmlichen Autos. Für den ruhenden Verkehr ist sogar mit einem zusätzlichen Platzbedarf für Ladestationen im städtischen Raum zu rechnen. Das Elektroauto als zusätzliches Zweit- oder Drittauto würde das Platzproblem sogar erheblich verschärfen.

Der Klimaschutz und die Lebensqualität in den Städten im Allgemeinen und das Elektroauto auch wegen seiner Limitierung im Speziellen brauchen eine neue Mobilitätskultur, neue Mobilitätskonzepte. Das Zeitalter des Autos als Prestigeobjekt, als Identifikationsobjekt und Wunschmaschine geht zu Ende. Das Auto wird für junge Leute immer mehr zu einem ganz normalen Gebrauchsgegenstand, den man nicht zwangsläufig besitzen muss. Das Elektroauto ist wegen seiner begrenzten Reichweite als Familienauto ungeeignet und wegen seiner hohen Kosten – mehr noch als das Auto mit Verbrennungsmotor – als Privatbesitz völlig unwirtschaftlich. Das E-Auto wird in den nächsten Jahren vor allem in Fahrzeugflotten erprobt und hat dort auch mittel- und langfristig seine größten Chancen. Elektrofahrzeuge können optimiert für ihren jeweiligen Zweck als Verteilfahrzeuge in der Stadt, in Firmenpools und Car-Sharing-Flotten eingesetzt werden. Für vielgenutzte Pkw lohnen sich auch aufwändigere Schnellladestationen. In größeren Stationen könnte es sich eventuell sogar rechnen, in Fahrzeugbatterien gespeicherten Strom bei Bedarf ins Netz zurückzugeben.

Elektrofahrzeuge sind und bleiben auf absehbare Zeit Kurzstreckenfahrzeuge. Sie müssen leicht und klein sein. Ihre Chancen auf dem Markt sind beschränkt, wenn sie sich dauerhaft in Konkurrenz zu schnellen, gut gepanzerten Limousinen bewegen müssen. Wie für Fußgänger und Radfahrer, ist es auch für kleine Kraftfahrzeuge von Vorteil, wenn die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten sinken. Ein Tempolimit auf der Autobahn und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts sind Rahmenbedingungen, von denen der Klimaschutz insgesamt und besonders die E-Mobilität profitieren.

Elektro-Mobile passen in eine Welt, in der kurze Wege gefahrlos zu Fuß und mit dem Rad zurückzulegen sind, und in der ein entwickelter öffentlicher Personenverkehr – überwiegend mit regenerativ erzeugtem Strom angetrie-

ben – den Großteil der Wege in und zwischen den Ballungsgebieten übernimmt. Weite Strecken werden nicht mehr mit dem Auto, sondern der Bahn zurückgelegt. Am Zielbahnhof verfügt der Reisende über ein Angebot an Leihfahrrädern und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie eine Auswahl batterieelektrischer Fahrzeuge verschiedener Größe. Ergänzt wird das Angebot um energieeffiziente Fahrzeuge mit Hybridantrieb. Insgesamt sind viel weniger Autos zugelassen als heute – aber das einzelne Auto ist viel mehr unterwegs als heute. Aus dem überdimensionierten Stehzeug von heute wird ein angepasstes Fahrzeug. Das privat genutzte Auto ist im Vergleich zu heute deutlich teurer, Mobilität insgesamt aber bezahlbar.

Im letzten Absatz wurde kurz die Vision des VCD für eine klimaverträgliche Mobilität angerissen. Das ist nicht die Vision der Autoindustrie und der Autofahrerverbände. Der ADAC kämpft in seinen Diskussionsbeiträgen zur Elektro-Mobilität für Wechselkennzeichen, die wahlweise für verschiedene Autos eines Eigentümers genutzt werden können, sowie für seine Versicherungspakete für Familien-Fahrzeugpools. Die Autoindustrie wittert das Geschäft mit zusätzlichen Zweit- und Drittfahrzeugen. Die Politik ist dabei, die Elektromobilität mit Milliardenbeträgen zu unterstützen. Sie ist unglaublich und stellt einen ungedeckten Scheck für die Zukunft aus, wenn sie nicht sofort anfängt die Rahmenbedingungen zu setzen, die auf einen klimaverträglichen Verkehr abzielen.

Zehn VCD-Forderungen in der Diskussion um die Elektromobilität:

- Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes, das sich an den Klimazielen ausrichtet
- Förderung des CO₂-freien Fuß- und Radverkehrs, Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Effizienzsteigerung für alle Fahrzeuge und Antriebe
- klimaschutzorientierte Verbrauchs- und CO₂-Grenzwerte für alle Fahrzeuge
- realistische Verbrauchstests und anschauliche Verbrauchskennzeichnung für alle Fahrzeuge
- Ausbau regenerativer Stromproduktion
- Ausstieg aus der Atomenergie
- Weiterentwicklung eines ökologischen Steuersystems
- Technik- und aufkommensneutrale Förderung effizienter Fahrzeuge
- staatliche Förderung für Grundlagenforschung statt Subventionen für Autohersteller

Herausgeber

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. · Rudi Dutschke-Straße 9 · 10969 Berlin · Fon 030/280351-0 · Fax -10
mail@vcd.org · www.vcd.org

bei Rückfragen

Gerd Lottsiepen · verkehrspolitischer Sprecher des VCD ·
Fon -11
gerd.lottsiepen@vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 06/2010