

# Sollten Grüne Elektroautos fahren ?

Eine (etwas) längere Antwort auf eine kurze Frage

## Sollten Grüne Elektroautos fahren?

Jedes Mitglied der grünen Partei wird wissen, dass Automobile in der Produktion und im Einsatz erhebliche ökologische Probleme bereiten und in den urbanen Zentren dieser Welt die Lebensqualität einschränken. Gleichwohl kaufen sich auch Mitglieder der grünen Partei Autos für den privaten Gebrauch, fahren PKWs als persönliche Dienstwagen und verantworten die Beschaffung von Automobilen in den Fuhrparks der von ihnen geleiteten Behörden. Wie also tickt die grüne Automobilwelt und was wäre zu tun?

Wenn wir die Aussagen der Bundestagsfraktion betrachten, Wahlprogramme lesen oder uns den Statements der führenden Personen dieser Partei orientieren, sehen wir das Bild einer der Elektromobilität zugeneigten Partei. Bei genauerer Betrachtung wird die Lage deutlich differenzierter. Man trifft über die gesamte Spannweite der Partei auf eine Verunsicherung, ob denn der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen am Ende tatsächlich mit den Grundsätzen grüner Politik vereinbar sei.

## Erkennt man grüne Veranstaltungen bereits auf den Parkplätzen?

Bis zur Jahrtausendwende hätte man Treffen von Grünen am Parkplatz vor dem Veranstaltungsort erkannt. Mit dem Ende der „Aufkleberkultur“ und dem Aussterben der klassischen Alternativautos wie Ente, R 4 oder Volvo 240 sind grüne Fuhrparks nur noch schwer identifizierbar. Man erkennt sie eher daran, was fehlt: tiefergelegte BMWs oder SUV-Modelle wie der Wrangler Jeep. Es findet jedoch auch bei grünen Veranstaltungen kein Kampf um Lademöglichkeiten für Elektroautos statt und auch die von der VCD-Umweltliste empfohlenen fossilen Kleinwagen fehlen oft. Auch die Fahrzeuge, die grüne Dienstwagenberechtigte zu Terminen bringen, unterscheiden sich in Regel nur wenig von den Autos aus denen rote, schwarze oder gelbe SpitzenpolitikerInnen steigen.

Zweifelsfrei findet man bei den Grünen überdurchschnittlich viele RadfahrerInnen und Menschen, die über multimodale Verkehrskonzepte nicht nur reden, sondern auch Busse, Bahnen und Sharing-Fahrzeuge nutzen. Von den rund 85.000 Mitgliedern werden nach meiner Schätzung mindestens 40.000 in ihrem Haushalt einen PKW zur Verfügung haben. Um den von der Bundesregierung angestrebte Marktanteil von 2% E-Autos zu erreichen, müssten also knapp unter 1.000 Elektroautos bis 2020 in Deutschland im „grünen Besitz“ sein. Ich halte diese Zielmarke für erreichbar. Nicht für Deutschland, aber für die grüne Mitgliedschaft, die das Quotenziel natürlich auch durch die Abschaffung von Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb erreichen könnte.

## Grün, aber kein Elektroauto?

Ich habe schon viele Begründungen grüner Mitglieder gehört, warum sie privat noch immer Benziner oder Diesel fahren oder als Dienstwageneigenberechtigte in einem Fahrzeug mit konventionellem Antrieb bewegt werden.

In Deutschland arbeiten vermutlich mindesten 3.000 Personen in politisch besetzten Ämtern mit Anspruch auf einen Dienstwagen mit FahrerIn. Der Fahrdienst des Bundestages ist dabei nicht mitgerechnet. Insbesondere die Menschen mit grüner Mitgliedskarte täten gut daran, diesen von dunkel getönten Autos der mittleren Oberklasse geprägten Fuhrpark zu elektrifizieren. Es wäre sicher ein starkes Signal,

wenn Grüne konsequent vollelektrische Dienstwagen einsetzen würden. Dafür müsste eigentlich in fast allen Fällen – also mit Ausnahme der gepanzerten Fahrzeuge – ein gut ausgestatteter vollelektrischer Wagen der Mittelklasse reichen. Ein richtig großer Hebel wäre eine Vereinbarung mit den Herstellern, dass sie die speziellen Konditionen für „Regierungsfahrzeuge“ nur noch für Modelle mit alternativem Antrieb gewähren. In der Regel belastet die Spitzenlimousine eines Ministeriums den Etat weniger als ein vollelektrischer Kleinwagen. Wer als Spitzenkraft kein (!) E-Auto fährt, wird es schwer haben, die Menschen im Lande von Elektromobilität zu überzeugen. Glaubwürdigkeit ist in der Politik eines der wertvollsten Güter.

### **Öffentliche Fuhrparks leicht zu elektrifizieren**

Die Umstellung der öffentlichen Fuhrparke ist die am leichtesten umsetzbare und ökologisch sinnvollste Möglichkeit, mehr Elektroautos auf die Straße zu bringen. Kommune und Staat besitzen hier völlige Handlungsfreiheit. Jedes beschaffte Auto wird tatsächlich gebraucht und man kann als großer Nachfrager den Markt in eine wünschenswerte Richtung lenken. Kleinere batterieelektrische Fahrzeuge in der Kategorie des Volkswagen e-up laufen in Deutschland zu Tausenden in den Fuhrparks der Kommunen und in weiteren öffentlichen Einrichtungen. Wir brauchen keine Debatte über E-Auto-Quoten, sondern den simplen Willen der Beschaffung. Modellflotten habe es längst bewiesen, dass Fahrzeuge mit kleiner Batterie und der einfachen Ladung über Nacht voll einsatzfähig sind. Aufgrund der geringeren Treibstoff- und Wartungskosten bleibt die Haushaltsbelastung übrigens deutlich unter den vielfach geäußerten Befürchtungen. Es müsste eigentlich eine Selbstverständlichkeit in grün geführten Einrichtungen sein, dass die Flotten konsequent auf Elektroantriebe umgestellt werden. Nichts wirkt überzeugender als das Ausschöpfen der eigenen Handlungsmöglichkeiten.

### **Einfach selbst elektrisch fahren**

Warum fahren auch grüne Mitglieder PKW mit Verbrennungsmotoren? Viele wollen ihren jetzigen PKW einfach so lange bewegen, bis er auseinanderbricht und halten diese Nutzungsstrategie für einen Beitrag zur Ressourcenschonung. Natürlich will man in einigen Jahren dann entweder auf das Auto ganz verzichten oder ein umweltfreundliches Auto fahren. Der Argumentation kann man folgen.

Nicht wenige Grüne scheinen zu hoffen, sie bald mit Wasserstoffautos unterwegs sein werden. Aus Sicht grüner Politik eine schwer nachvollziehbare Erwartung. Die vollständige Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energiequellen erfordert bekanntlich eine Doppelstrategie. Wir müssen erstens deutlich mehr Solar- und Windkraftanlagen errichten und zweitens den Energieverbrauch drastisch senken. Wasserstoffautos haben jedoch eine deutlich schlechtere Energiebilanz als batterieelektrische Fahrzeuge.

Der Vorteil der Wasserstoffautos liegt in ihrer Langstreckentauglichkeit. Aber setzt das grüne Mobilitätskonzept auf Fernfahrten mit PKW? – zumal die Verbesserungen in der Batterie- und Ladetechnik die Reichweitenvorteile der Wasserstoffautos weiter relativieren werden. Man kann mit den neueren Elektroautos der Mittelklasse 500 km Fernstrecke machen und muss dabei eine (!) Ladepause von vielleicht einer halben Stunde einlegen. Welches Fernstreckenproblem von batterieelektrischen Fahrzeugen wollen wir lösen?

Grüne sind (zum Glück) empfänglich für Geschichten über *unterdrückte* Technologien. In diese Kategorie passt die Wasserstofftechnologie jedoch nicht. Sie wird seit Jahrzehnten (!) in Forschung und Entwicklung ordentlich mit Staatsgeld gefördert. Bei der Eröffnung der EXPO 2000 präsentierte Thomas Gottschalk einen Wasserstoff-BMW, der mit 15 Exemplaren als erster Kleinserien-Wasserstoff-PKW gepriesen wurde. Reinhard Klimmt, Verkehrsminister der rot-grünen Bundesregierung, lobte die Motorenwerke aus München, die ankündigten, dass „bis zum Jahr 2020 bei dem Großteil der der BMW-Flotte nur noch umweltfreundlicher Wasserdampf aus dem Auspuff kommen werde“. Die Fakten sehen anders aus: Nicht EIN Serienmodell wird im Jahr 2020 von BMW angeboten. Wasserstoff-PKW, derzeitiger Bestand etwa 400, werden in den nächsten fünf bis zehn Jahren keine nennenswerten Transportleistungen erbringen. Sie schaffen es jedoch, die Marktentwicklung bei batterieelektrischen Fahrzeugen zu bremsen. Grüne sollten sich im Mobilitätsbereich für den Einsatz der Wasserstofftechnologie in Großfahrzeugen einsetzen. In erster Linie im Schiffverkehr oder bei Eisenbahnen. Im Schienenverkehr bleibt allerdings die elektrische Oberleitung die ökologisch sinnvollere Variante.

## **Wie verhindert man Umweltschutz?**

Wie verhinderte man früher, also in der Zeit von der Mitte der 1970er bis Ende der 1990er Jahre, eine wirksame Umweltpolitik? Ganz einfach: mit analogen Shitstorms gegen alles, was im Verdacht einer wirksamen Hinwendung zur ökologischen Wirtschafts- und Lebensweise stand. Bio-Landbau stand für drohende Hungerkatastrophen. Vollwerternährung und Fleischverzicht waren ein Angriff auf die Volksgesundheit. Dach- und Fassadenbegrünung galt als Spaßpolitik. Atomkraftgegner waren Steinzeitmenschen und RadfahrerInnen arme Trottel. So wurde Deutschland zu dem, was es ist: ein Land mit verhin- dertem ökologischen Umbau und vielen (auch hausgemachten) Umweltproblemen.

Im Jahr 2019 kann man die ökologische Krise nicht mehr leugnen. Folglich klappt die Verhinderung öko- logischer Politik nicht mehr nach der alten Methode der groben Diskreditierung. Das neue Erfolgsmodell heißt „selektiver Ökofundamentalismus“. Man ist nicht Windkraftgegner, sondern Vogelschützer. Den Verbrennungsmotor schützt man am besten, indem man auf Klimarisiken bei der Batterieproduktion hinweist. Nur dort, wo ein Windrad stehen soll, ist Vogelschutz das allerhöchste Gut. Nur in der Autobat- terie ist das Lithium böse. Sklavenähnliche Arbeitsbedingungen bei der Kobaltgewinnung stören nur, wenn der Stoff für Elektroautos benötigt wird.

## **Grüne Verunsicherung**

Was erschüttert Grüne mehr, als der Vorwurf, die Ausbeutung von Kindern in kongolesischen Kobaltmi- nen zu fördern oder für die die Zerstörung der Lebensgrundlage bolivianischer Kleinbauern vorzuneh- men? Ist das Bild mit Kohlestrom gefüllter CO<sub>2</sub>-Rucksäcke nicht ein wunderbares Argument gegen Elektroautos? Kann es bessere Anti-E-Autostudien geben als solche aus dem Heimatland von Greta Thunberg? Ich kenne viele Grüne, die sich in dieser Debatte wegducken und das Tempo bei der Unter- stützung der Elektromobilität rausnehmen. Sie verlagern die Verkehrsdebatten dann lieber in Bereiche, in denen sie sich fachlich heimischer fühlen und man ökologisch auf der sicheren Seite steht. Natürlich brauchen wir eine viel bessere Fahrradinfrastruktur, wir müssen Autos in den Städten Platz wegnehmen, Tempolimits einführen und (unbedingt) für ein funktionierendes Bahnsystem sorgen. Die Aufzählung lässt sich noch weiter fortsetzen.

All diese Diskussionen entlasten uns jedoch nicht von der Frage: WELCHES ANTRIEBSSYSTEM WOLLEN WIR FÖRDERN? Nach Lage der Dinge ist Strom der einzige Treibstoff, den wir weitgehend CO<sub>2</sub>-neutral anbieten können. Marktfähige Fahrzeuge stehen bereit und die Ladeinfrastruktur ist leicht bereit zu stel- len. Batterieelektrische Fahrzeuge können einen wichtigen Beitrag zur Speicherung erneuerbarer Ener- gie, zur Netzstabilität und zur Stärkung einer dezentralen Energieversorgung leisten. Elektrofahrzeuge reduzieren den Verkehrslärm und emittieren lokal keine Luftschadstoffe. Die beiden Punkte werden bei der Debatte über Umwelteffekte häufig unterschlagen.

## **Eine Million Elektroautos – das falsche Ziel**

Warum dann die Ökoskepsis gegenüber der Elektromobilität? Unter anderem liegt das an der autoorien- tierten Elektromobilitätsstrategie. Natürlich wäre es klüger gewesen, viel stärker auf die Elektrifizierung von Busflotten, Nutzfahrzeugen und Cargo-Bikes zu schauen. Das strategische Ziel der deutschen Elekt- romobilitätspolitik „eine Million Elektroautos bis 2020“ hat sich als äußerst schädlich herausgestellt. Nicht nur, weil es krachend verfehlt wird, auch weil es Fokussierung auf PKW geradezu erzwungen hat. Grünes Ziel wäre es wohl zu allererst, neue Zielmarken zu formulieren und eine andere Qualität in die Debatte zu bringen.

Zur grünen Elektromobilitätsdebatte gehört eine Infragestellung des alten Modells der Autonutzung. Da geht es nicht nur um die Besitzfrage. In das Blickfeld gehört die Produktion, die Herkunft der Rohstoffe, die verwendete Produktionsenergie, eine konsequente Recyclingstrategie und eine vernünftige Dimensi- onierung der Fahrzeug- und Batteriegrößen. Es geht um eine intelligente Lade- und Speicherstrategie und natürlich um eine klare Verbindung zur Energiewende.

## **Die Entwicklung der Elektromobilität nicht den alten Dieselstrategen überlassen Für eine ökologisch vertretbare Elektromobilität.**

Man muss aufzeigen, dass berechtigte Umweltprobleme der Elektromobilität tatsächlich bearbeitet wer- den. Man darf sich nicht allein hinter dem Vergleich mit der noch problematischeren Verbrennungstech- nologie verstecken. Natürlich können viele Vorwürfe der selektiven Ökofundamentalisten entkräftet

werden. Da hilft nur Fachlichkeit und Ausdauer. Elektromobilität bietet selbst im derzeitigen Energiesystem und beim Bau klassischer Fahrzeuge ökologische Vorteile. Allerdings sollten sich Grüne nicht mit den kleinen Vorteilen begnügen. Sie müssen für Fahrstrom aus erneuerbarer Energie sorgen, für angepasste Batteriegrößen, für sinnvolle Ladekonzepte und natürlich auf einer verantwortlichen Rohstoffpolitik bestehen. Auch in Europa gibt es Lithiumvorkommen. Künftig muss die Altbatterie eine wichtige Rohstoffquelle sein.

### **Nichts verschlafen – nur verhindert**

Übrigens, die deutsche Industrie hat die Elektromobilität nicht verschlafen. Die Industrie und ihre weit verzweigten einflussreichen Lobbygruppen waren hellwach, wenn es um die Verhinderung eines höheren Marktanteils bei Elektrofahrzeugen ging. Allerdings hatten es die Hersteller gut verstanden, die Ursachen des schwachen Markthochlaufs zu vernebeln und die Schuld der Politik und den Verbraucherinnen zuzuweisen. Letztlich haben die etablierten Automobilkonzerne keine aussichtsreiche Modellpalette produziert und das aus einzelbetrieblicher Sicht legitime Ziel verfolgt, so lange wie möglich Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben zu verkaufen. Diese Zeit ist nun vorüber. Erst jetzt steigen Hersteller, in Deutschland – in erster Linie Volkswagen – in die Massenproduktion von Elektroautos ein. Jetzt wird sich zeigen, wie die Marktakzeptanz wirklich vorhanden ist. Nun wird es aber auch höchste Zeit, sich in die Ausrichtung der Elektromobilitätsstrategie in Deutschland konkret einzumischen und sie in sinnvolle Bahnen zu lenken. Ist doch eine schöne Aufgabe für Grüne, die noch nie so viel Einfluss hatten, wie bisher; das sollte man nutzen – übrigens auch aus wirtschaftspolitischer Verantwortung. Der Wandel zur Elektromobilität wird den wichtigsten Industriezweig durchschütteln. Bisher erleben wir nur die Vorbeben der Transformation. Eine Strategie zurück zum Diesel würde die industriellen Erschütterungen nur verstärken. Elektrofahrzeuge werden kostengünstiger als ihre fossilen Konkurrenzmodelle produziert. Diese Tatsache löst das industrielle Beben aus und macht das Elektrofahrzeug zusätzlich attraktiv.

### Zwei Nachträge

#### **Zur Person**

Raimund Nowak (Jahrgang 1955): Ich bin seit 1980 Mitglied der grünen Partei und war in vielen ehrenamtlichen kommunal- und landepolitischen Funktionen von 1986 bis 2009 tätig; zuletzt in den Jahren 2003 bis 2009 Landesvorsitzender in Niedersachsen. Seit 2009 arbeite ich u.a. als Geschäftsführer der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg und bin in dieser Funktion sehr stark in der Entwicklung lokaler und regionaler Strategien zur Förderung der Elektromobilität unterwegs. Ich engagiere mich aber auch für attraktive Bahnhöfe, kann gut und schnell Radfahren und bin großer Freund der multimodalen Verkehrswelt - den Flieger nutze ich fast nie. Seit ich im Jahr 1998 den Tipp zu einer Solarrallye zwischen Uelzen und Wien erhalten habe, verfolge ich die Haltung der Industrie zur Elektromobilität. Ich könnte jahrelange Versäumnisse aufzählen, rate allerdings dazu, es wie Sokrates zu nehmen: *The secret of change is to focus all your energy not on fighting the old, but on building the new.*

#### **Quellen:**

Viele wissenschaftliche und journalistische Arbeiten setzen sich fundiert mit den Umweltfolgen der Elektromobilität auseinander. Hier eine kleine Linksammlung:

<https://edison.handelsblatt.com/erklaren/elektroauto-akkus-so-entstand-der-mythos-von-17-tonnen-co2/23828936.html>

<https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/>

[https://institute.tuwien.ac.at/schulung/news\\_detail/article/10807/](https://institute.tuwien.ac.at/schulung/news_detail/article/10807/)

<https://hans-josef-fell.de/die-entlarvung-der-zwei-grossen-mythen-der-e-mobilitaet>

<https://www.youtube.com/watch?v=Xk9dTuudt3k&t=80s>

<https://graslutscher.de/wie-ein-vortrag-von-harald-lesch-irrefuehrend-zusammengeschnitten-wurde-und-worum-es-darin-eigentlich-geht/>

<https://www.electrive.net/studien>