
MWV zur Studie „Technologieneutralität im Kontext der Verkehrswende“

Im Verkehr werden alle Optionen zum Klimaschutz gebraucht

Berlin, 22. Januar 2020 – Der MWV sieht eine neue Studie skeptisch, aus der vor allem eine weitere gezielte Förderung der Elektromobilität bei Pkw herausgelesen wird. MWV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Christian Küchen: „Angesichts der ehrgeizigen Klimaziele werden wir alle Optionen zur CO₂-Verminderung brauchen.“

Die Studie „Technologieneutralität im Kontext der Verkehrswende“ im Auftrag des Thinktanks Agora Verkehrswende lasse außer Acht, dass selbst bei 10 Millionen E-Autos in Deutschland 2030 noch weit mehr als 30 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotor unterwegs sein werden. Dazu Prof. Küchen: „Hier vor allem auf eine Technologie zu setzen, wird der klimapolitischen Herausforderung nicht gerecht.“ Die Studie schließe zudem nachhaltige Biokraftstoffe als langfristige Lösung aus, „obwohl sie einen massiven Klimaschutz-Beitrag leisten können“.

Gleichklang von E-Mobilität, Effizienz und erneuerbaren Kraftstoffen

Die Studie zweier wissenschaftlicher Institute sieht bereits für 2030 einen „globalen Massenmarkt für Batteriefahrzeuge“ als gegeben an. Daraus werde die Notwendigkeit einer zielgerichteten, technologiespezifischen abgeleitet. „Analysen zeigen jedoch, dass zum Erreichen der Klimaziele im Verkehr 2030 ein ungefähr gleich hoher Beitrag von Elektromobilität einerseits und effizienterem Verbrennungsmotor in Kombination mit deutlich höheren Anteilen erneuerbarer Kraftstoffe andererseits geleistet werden muss.“ Eine solche anerkannte Analyse stamme von der Nationalen Plattform zur Zukunft der Mobilität im Auftrag der Bundesregierung.

Die Studie liege richtig bei dem Punkt, dass die beste Klimaschutz-Technologie etwa im Bereich Langstrecken-Schwerlastverkehr noch offen sei. Hier gebe es mehrere gute Optionen. Gleichzeitig werde aus der Studie der Schluss gezogen, dass eine noch höhere Unterstützung für Elektromobilität nötig sei. „Das ist vergleichbar einem Arzt, der ohne Blick auf die bisherige Wirkung der Rezeptur eine noch höhere Dosis Medikamente verschreibt“, sagte Küchen bei der Vorstellung der Studie in Berlin. „Denn viele der Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität greifen überhaupt erst in den nächsten Jahren.“ Dazu zählten das EU-Ziel von 95 Gramm CO₂/km je Pkw, die Subventionierung von E-Autos über die niedrigere Dienstwagenbesteuerung und höhere E-Auto-Kaufprämien.

Küchen: „Die bestehenden Regulierungsmaßnahmen für Elektromobilität kommen einer Unterstützung von mehr als 1000 Euro je vermiedener Tonne CO₂ gleich.“ Eine in dieser Größe vergleichbare Unterstützung für erneuerbare Kraftstoffe sei heute nicht vorhanden. „Daher ist Transparenz bei den Kosten der Verkehrswende wichtig. Nur dann kann der notwendige Maßnahmen-Mix zum Erreichen der Klimaziele weiterentwickelt werden.“

Für globalen Klimaschutz Erfolg brauchen Ölexportländer Alternativen

Das Hauptproblem bei einem reinen Fokus auf Elektrifizierung des Verkehrs bleibe, so Küchen, dass die Klimaziele auf globaler Ebene erst recht nicht erreicht werden könnten. „Denn wenn die Öl- und Gas-Exportländer keine Alternative bekommen, werden sie die global steigende Energienachfrage weiter mit fossilen Rohstoffen decken.“ Sie müssten daher in die Lage versetzt werden, erneuerbare Kraftstoffe wie grünen Wasserstoff und klimaneutrale synthetische Roh- und Kraftstoffe (E-Crude, E-Fuels) zu exportieren – „auch wenn dies zunächst einen deutlichen Preisaufschlag auf unsere Energieimporte bedeutet“.