

REGARDS

AUTOKAUF

# Muss es ein Tesla sein?

Raymond Klein

**Zum Autofestival ein kritischer Blick auf den Stand der Technik - besonders auf den Punkt Umweltverträglichkeit von Elektroautos.**

Menni fährt ein Elektroauto. Er entschuldigt sich fast dafür: „Am liebsten käme ich ganz ohne Wagen aus. Aber berufsbedingt brauche ich einen.“ Für den Umweltfreund kam nur ein möglichst sauberes Auto in Frage. Mit seinem Elektro-Kleinwagen ist Menni zufrieden: „Der bringt mich von A nach B, ohne allzuviel Energie zu verbrauchen.“ Darüber, wie viele Ressourcen die Herstellung einer Autobatterie verbraucht, hat er noch nicht nachgedacht.

## Acht Jahre Fegefeuer

Jenny fährt auch ein Elektroauto. Sie ist fasziniert von der Technologie: „Der kommt unglaublich schnell von 0 auf 100.“ Als Autonärrin hat sie sich letztes Jahr einen Sportwagen mit Elektroantrieb zugelegt. Umweltschutz interessiert sie nicht direkt, aber sie weiß: „Die Energieausbeute ist bei einem Elektromotor um ein Vielfaches besser als bei den Explosionsmotoren.“ Manche ihrer Bekannten, die über ihren Benzin-Porsche die Nase gerümpft hatten, berichtet Jenny, spielten nun mit dem Gedanken, selber einen Sportwagen oder ein SUV mit Elektroantrieb zu kaufen.

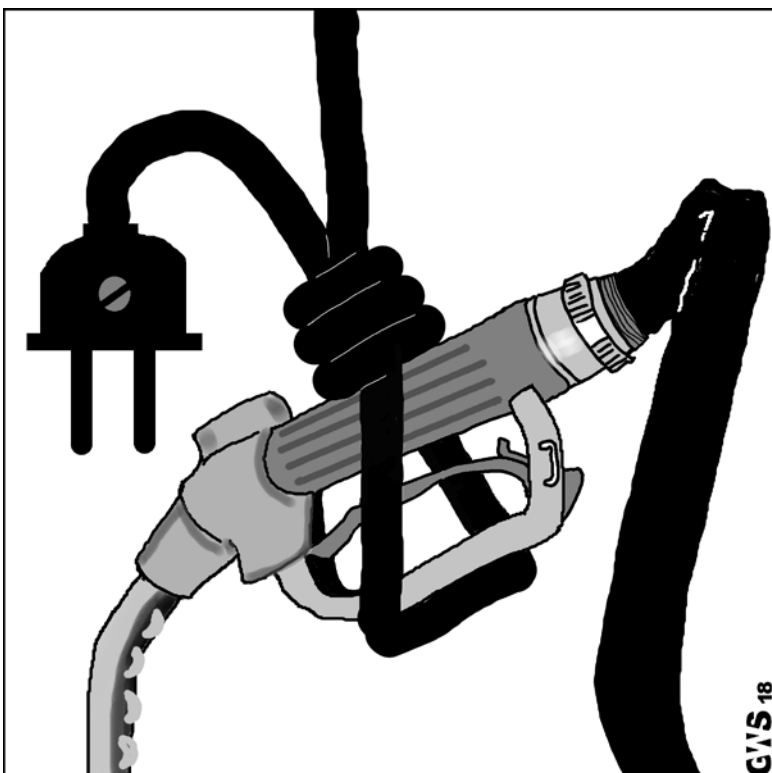
Die beiden fiktiven Beispiele illustrieren den Vormarsch des Elektroantriebs in Luxemburg - und die Tatsache, dass es „das“ Elektroauto nicht

gibt. Wie wichtig eine Differenzierung ist, zeigen die Schlagzeilen, die im Juli als Reaktion auf eine schwedische Studie erschienen: „CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Elektroautos ist ein Desaster“ (Fokus), „Gut für die Stadtluft, schlecht für die Umwelt?“ (Deutschlandfunk). Diese Urteile gründeten auf der Berechnung, dass ein Tesla Model S mindestens acht Jahre gefahren werden müsse, um eine bessere CO<sub>2</sub>-Bilanz zu erreichen als ein Verbrennungsmotor. Der Radiosender ruderte zurück, als ein Hörer gegen diese pauschale Verdammung protestierte.

Um mehr zu erfahren, besuchte die Autorin des Beitrags diesen Hörer und ließ sich seine Bemerkungen erklären - im Rahmen der Initiative Hörerwelten, die dem Misstrauen gegenüber den Medien entgegenwirken soll. Seine Annahme, man könne für die Berechnung des CO<sub>2</sub>-Verbrauchs Null statt den mittleren deutschen Strommix einsetzen, musste er allerdings korrigieren. In der Tat wird ja, sogar wenn man „grün“ tankt, für den Mehrverbrauch eines Elektroautos nicht automatisch mehr grüner Strom erzeugt.

## Tesla verdrängt Tazzari

Doch bei dem Tesla-S-Argument war es die Journalistin, die dazulernte: Nicht alle E-Cars haben eine so schlechte CO<sub>2</sub>-Bilanz wie die E-Limousine. Zum Beispiel hat die Studie für den Nissan Leaf weniger als drei Jahre errechnet. Entscheidend ist dabei weniger der Stromverbrauch als vielmehr die Größe der Batterie: Es ist





Tesla fahren verleiht Flügel. Auch wenn das bei der Herstellung der Batterie anfallende CO<sub>2</sub> zum Abschmelzen der Bergkuppen beiträgt.

deren Herstellung, die die Ökobilanz von Elektroautos am meisten belastet. „Besser als ihr Ruf“, überschrieb die Journalistin daraufhin ihren Folgebeitrag zum Thema.

Wie umweltverträglich die angekündigte Umstellung des Luxemburger Fuhrparks auf Elektroautos sein wird, hängt also davon ab, ob eher Wagen von Tesla oder von Tazzari unterwegs sind. Letztere - ultraleichte Modelle, deren Kauf zeitweilig mit einer reduzierten Prämie unterstützt wurde - scheinen in Luxemburg gar nicht mehr im Angebot zu sein. Über die Hälfte der in den ersten neun Monaten von 2017 verkauften Elektroautos stammen dagegen von Tesla (European Alternative Fuels Observatory, zitiert in Paperjam). Es handelt sich dabei wohlgerne um die Luxusmodelle S und X. Das etwas gewöhnlichere Model 3 ist wegen Verzögerungen bei der Fertigung in Europa noch nicht erhältlich. Zum Vergleich: In anderen europäischen Ländern sind die Teslas auch populär, die Verkaufszahlen liegen aber unter denen von Renaults Zoé und Nissans Leaf, beides kleinere Modelle.

Die Tesla-Begeisterung allein dürfte wohl nicht ausreichen, bis 2020 den Sprung von weit unter 1.000 immatrikulierten Elektroautos auf die angestrebten 40.000 zu schaffen. Doch bei den Fördermaßnahmen wurde seit Anfang des Jahrzehnts ein Zickzackkurs gefahren, der mit der grünen Regierungsbeteiligung nicht besser geworden ist. Einzig der Bau der 800 Ladestationen kommt voran - wobei, wie die woxx berichtete,

das Risiko des Schwarz-Tankens wohl nicht genügend beachtet wird.

### VCD- und Oekotopten-Empfehlungen

Die einigermaßen sinnvollen Förderprämien für „grüne“ Autos der Vorgängerregierung wurden im Zuge der Steuerreform durch einen Steuerbonus von 5.000 Euro nur für reine E-Cars ersetzt - was Geringverdiener\*innen benachteiligt oder ausschließt. 2018 wurde der Bonus auf Plug-in-Hybride ausgedehnt (2.500 Euro) - einfache Hybride bleiben ausgeschlossen, obwohl sie derzeit den größten Beitrag zur Senkung der Emissionen leisten könnten. „Sozial selektiv“ im schlechten Sinne sind auch die diversen steuerlichen Maßnahmen zugunsten von „grünen“ Firmenwagen.

Die Entscheidungsfindung beim Autokauf dürfte nur wenig von der Förderpolitik beeinflusst werden. Wir empfehlen einen Blick auf die alljährlich erscheinende Auto-Umweltliste des alternativen Verkehrsclubs Deutschland (VCD). 2016, nachdem die Dieselgate-Enthüllungen die offiziellen Verbrauchs- und Emissionswerte als Lug und Trug entlarvt hatten, hatte der Club keine Liste herausgebracht. Im vergangenen Sommer erschien sie jedoch wieder - mit unabhängig ermittelten Werten. Zum ersten Mal wurden hier die E-Cars in das normale Ranking eingegliedert. Mit dem Ergebnis, dass fast ein Drittel der empfohlenen Modelle rein elektrisch angetrieben sind (Details: woxx

1441; die Liste kann beim VCD heruntergeladen werden).

Empfehlenswert sind laut VCD auch Hybride, wobei Plug-in-Hybride mit ihrer größeren Batterie nur dann als sinnvoll gelten können, wenn sie regelmäßig im reinen Elektrobetrieb fahren. Den größten Teil der 34 aufgrund der Datenlage empfohlenen Modelle stellen Benziner. Kein Dieselauto schaffte es auf die Liste, was im Falle einiger neuer VW-Modelle aber wohl daran liegt, dass der Konzern dem VCD Zugang zu Daten verweigerte. Ebenfalls verbannt wurden Benziner mit Direkteinspritzung, weil in diesen noch kaum Partikelfilter verbaut werden - eine strengere Norm tritt erst im September in Kraft.

### Alternative Diesel-Fakten

Eine Entscheidungshilfe bieten auch die Luxemburger Oekotopten-Listen, die im Vorfeld des Autofestivals überarbeitet wurden. An den Stärken und Schwächen dieser Listen hat sich seit unserer Analyse von vergangenen Jahr wenig geändert. Erwähnenswert ist, dass Erdgasautos weiterhin in der Liste aufgeführt werden - obwohl die angekündigte Stilllegung des Tankstellennetzes für die ökologisch durchaus sinnvollen Modelle das Aus bedeutet. Und natürlich, dass im Oekotopten-Ratgeber zwei Jahre nach Dieselgate immer noch steht: „Um nun die Frage zu beantworten, ob Diesel oder Benzin besser ist, muss man mit Sicherheit darauf verweisen, dass die Frage auch von der Marke und vor allem vom

PKW-Modell abhängt. Eine pauschale Antwort ist hier leider nicht möglich.“

Noch haarsträubender ist die im Vorfeld des Festivals zusammengestellte Broschüre „Quelle motorisation choisir?“ des „House of automobile“. Unter dem Deckmantel einer „neutralen und objektiven Position“ konstruiert die Autolobby hier so genannte alternative Fakten wie zum Beispiel, dass dank der Autokonzerne die Emissionen „in bemerkenswertem Maße zurückgegangen“ seien. Vor allem geht es wohl darum, die Probleme des Dieselantriebs zu verschleiern - „die hohen NO<sub>x</sub>- und Partikelemissionen gehören der Vergangenheit an“, liest man in der Broschüre.

Autokäufer\*innen mit Umweltbewusstsein werden sich durch sie wohl nicht beirren lassen. Kurzfristig dürften je nach Bedarf Benziner, Hybride und E-Cars die Autos der Wahl sein - am besten auf den Alltagsgebrauch zugeschnitten, statt überdimensioniert. Warten auf effizientere Batterien und zuverlässige Verbrauchswerte für Explosionsmotoren ist ebenfalls eine Option. Langfristig betrachtet wird es dem Ziel der Ressourcenoptimierung nicht gerecht, wenn wir herkömmliche Autos eins zu eins durch E-Cars ersetzen. Entscheidend ist eine Hinwendung zu sanfter Mobilität, öffentlichen Verkehrsmitteln und Diensten wie Car-Sharing. Ein bisschen kann man auch gleich damit anfangen, oder?