
Kommentar: Nullnummer

Von Peter Schwerdtmann, cen

Einen für das Bündnis 90/Die Grünen ganz ungewöhnlichen Ansatz wählte die Studie „Elektroautos und Verbrenner im Gesamtkostenvergleich“. Das „Forum Ökologisch-soziale Marktwirtschaft“ findet im Auftrag der Bundestagsfraktion der Partei heraus: „Elektroautos sind bereits heute oft klimafreundlicher und mit dem erhöhten Umweltbonus etwas kostengünstiger als vergleichbare Verbrenner.“ Die Umweltpartei argumentiert mit den Kosten und nicht mit dem Klima?

Niemand wird dem Institut ernsthaft vorwerfen wollen, dass es in seiner Studie den erhöhten Kaufbonus schon einrechnet, obwohl Brüssel den noch nicht genehmigt hat und er deswegen hierzulande nicht gewährt werden kann.

Verglichen werden sechs Fahrzeugpaare – nicht immer wirklich vergleichbar: Volkswagen Up gegen Volkswagen e-Up, BME i3s gegen BMW 215d Active Tourer, Volkswagen e-Golf gegen Volkswagen Golf 1.5 TSI mit DSG, Hyundai Ioniq Electro gegen Hyundai i30 1.4 T-GDI DCT, Tesla Model S Long AWD gegen BMW 335d Gran Turismo Sport Line x-Drive Steptronic sowie Tesla Model S Maximum Range gegen BMW 640d Gran Turismo M Sportpaket x-Drive Steptronic. Die ermittelten Kostenvorteile für die elektrischen Teile des Pärchen sind überschaubar: VW e-Up: 13 Euro, BMW i3s: 12 Euro, VW e-Golf: 106 Euro, Hyundai Ioniq Electro: 58 Euro, Tesla Model 3: 409 Euro und Tesla Model S: 96 Euro. Basis des Vergleichs sind die vom ADAC ermittelten Kosten.

Für beide Technologien werden Steuern fällig – beim Elektroauto Energiesteuer plus Erneuerbare Energieumlage (EEG), beim Verbrenner die Kraftstoff-/Mineralölsteuer-Steuer, die deutlich höher liegt, und die Kfz-Steuer, die der E-Auto-Käufer spart. Werden diese beiden Posten herausgerechnet, so kippt das Bild zugunsten der Verbrenner. Nur der Tesla Model 3 bleibt positiv, allerdings im Vergleich mit einem klassenhöheren BMW.

Für die Zukunft prognostiziert die Studie weitere Verbesserungen für das Elektroauto. Das mag sein, wenn der Staat auf seine Einnahmen aus der Kraftstoffsteuer verzichten mag und sich kein anderes Feld als Ausgleich sucht. Auch ist es möglich, dass die Automobilhersteller die Entwicklung des batteriebetriebenen Elektroautos weiterhin mit den Ergebnissen aus dem Verkauf von Benzinern und Diesel unterstützt und nicht versucht, sein Geld auch mit E-Autos zu verdienen.

In der 20-Uhr-Ausgabe der „Tagesschau“ von gestern stellte die Studie die Spitzenmeldung. Doch „zwischen den Tagen“ blieb der Redaktion Zeit für eine journalistische Einordnung der Studie, wie man sie bei Themen dieser Art – siehe Tempo 130 – nicht immer erlebt. Es folgte ein Vergleich der Umweltverträglichkeit der Technologien, der für das Elektroauto nicht überschwänglich ausfiel.

Für die Grünen wurde die Studie so zur Nullnummer. Die Klassiker sahen gar nicht so schlecht aus. Ihr Nachteil ergibt sich – wenn überhaupt – durch Abgaben, die mit der Technologie nichts zu tun haben. So projizierte die Studie die Hoffnung auf einen Kostenvorteil in die Zukunft und enthält sich beim Thema Klimafreundlichkeit. Der deutsche Strommix mit seinem hohen Anteil an Strom aus Braunkohle lässt grüßen.

Ärgerlich oder amüsant ist der Hinweis in der Studie auf den steigenden Anteil an regenerativ gewonnener Energie. Deswegen wird kein Kohlekraftwerk abgeschaltet. Den Strom vergeuden oder verkaufen wir. (ampnet/Sm)

