

Fatale Blockade



**Schwache Flottengrenzwerte
würden Europas Abhängigkeit von
russischem Öl verlängern
und Autofahrende Milliarden kosten**

Autoren

Tobias Austrup

Benjamin Stephan

Benjamin Gehrs

➔ Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace ist eine internationale Umweltorganisation, die mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen kämpft. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Mehr als 630.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Impressum

Greenpeace e.V., Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, Tel. 040/3 06 18-0 **Pressestelle** Tel. 040/3 06 18-340, F 040/3 06 18-340, presse@greenpeace.de, www.greenpeace.de
Politische Vertretung Berlin Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, Tel. 030/30 88 99-0 **V.i.S.d.P.** Benjamin Stephan **Text** Tobias Austrup, Benjamin Stephan, Benjamin Gehrs
Produktion Maria Ljungdahl **Foto** Shutterstock **Gestaltung** Klasse 3b

Fatale Blockade

Schwache Flottengrenzwerte würden Europas Abhängigkeit von russischem Öl verlängern und Autofahrende Milliarden kosten

Der russische Einmarsch in die Ukraine bringt unermessliches Leid über die Menschen dort und pulverisiert vermeintliche sicherheitspolitische Gewissheiten. Zugleich stellt sich mit neuer Dringlichkeit die Frage, wie die Energieversorgung Deutschlands und der EU sicher und unabhängig werden kann. Denn mit unserer Abhängigkeit von fossilen Energien schadet wir nicht nur dem Klima, wir helfen auch einem Kriegstreiber, seinen völkerrechtswidrigen Angriffskrieg zu finanzieren. Einen Ausweg aus dieser ökonomisch, politisch und moralisch schmerzhaften Situation bietet allein ein schneller Ausstieg aus fossilen Importen. Die notwendigen Technologien, um fossile Energien zu ersetzen, stehen längst bereit: Der Ausbau der erneuerbaren Energien zur Stromerzeugung ist die Basis. Die Nutzung dieses Stroms hilft uns, die Wärmeversorgung, Industrieprozesse und auch den Verkehr zu dekarbonisieren und damit auf fossile Energien zu verzichten.

Gerade im Pkw-Verkehr ist der Technologieumbruch in vollem Gange, denn E-Autos boomen. Die Zahl der Neuzulassungen steigt seit einigen Jahren deutlich. Getrieben wird dieser Trend von den Kaufprämien, vor allem aber durch die europäischen Flottengrenzwerte. Sie verpflichten Autobauer, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß ihrer Neuwagen zu senken. Um die EU-Grenzwerte einzuhalten, müssen die Hersteller mehr Stromer und weniger Verbrenner verkaufen. Entsprechend spürbar stiegen die Neuzulassungen von E-Autos 2021, dem Jahr, in dem die Autobauer wirksamere Grenzwerte erreichen mussten. Hätten die Hersteller die europäischen Vorgaben gerissen, wären empfindliche Strafen fällig geworden.

Im Rahmen des großen Klimaschutzpakets der EU („Fit-for-55“) wird derzeit diskutiert, die Flottengrenzwerte erneut zu überarbeiten. Der Vorschlag der EU-Kommission sieht vor, den CO₂-Ausstoß der Neuwagenflotte bis 2030 um 55 Prozent gegenüber dem Jahr 2021 zu senken. Bis 2035 soll der Ausstoß auf Null sinken, was einem Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor gleichkommt. Der bislang geltende Grenzwert für das Jahr 2025 (minus 15 Prozent) soll nicht verschärft werden.

In den vergangenen Wochen wurde diskutiert, wie sich die Bundesregierung zu den Vorschlägen der EU-Kommission verhält. Bundesumweltministerin Steffi Lemke (Grüne) hatte vorgeschlagen, das Zwischenziel für das Jahr 2025 noch weiter zu erhöhen und das Ziel für 2030 von minus 55 auf minus 75 Prozent anzuheben. Diesem Vorhaben hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) widersprochen. Der Streit wurde laut Medienberichten von Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) mit Verweis auf den Koalitionsvertrag zugunsten von Wissing entschieden. Ein Eintreten für eine Nachbesserung des Kommissionsvorschlags geht aus dem Koalitionsvertrag nicht hervor.

Doch der Krieg in der Ukraine muss auch für diese Frage eine Zäsur bedeuten. Rund ein Drittel des deutschen Rohöls kommt aus Russland, weltweit sind es rund acht Prozent. Je schneller wir diese Importe überflüssig machen, desto besser. Dabei können ambitionierte Flottengrenzwerte mittelfristig einen erheblichen Beitrag leisten.

Keiner der bislang vorliegenden Vorschläge zur Reform der Flottengrenzwerte reicht für das Erreichen des 1,5°-Ziels. Dafür dürften in der EU schon ab dem Jahr 2028 keine weiteren Autos mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden (siehe Kasten

„Das Greenpeace Szenario“, S. 6).¹ Doch in diesen Tagen ist offensichtlich, dass ein beschleunigter Austausch von Pkw mit Verbrennungsmotor durch E-Autos dabei hilft, die Abhängigkeit Deutschlands und Europas von Öl-Importen zu reduzieren und den Rückstand des Verkehrs im Klimaschutz zu verkürzen. Zudem sind E-Autos im Betrieb deutlich günstiger, auch weil sie statt Diesel und Benzin billigeren Strom tanken. **Dieser Report kalkuliert, wieviel Liter fossiler Kraftstoff eingespart werden kann und welche Kosten deutsche Autofahrer:innen dadurch sparen würden, wenn Deutschland sich für wirksamere Flottenziele einsetzt.**

Deutschlands Position ist entscheidend

Die Vergangenheit zeigt: Geht es um Umweltauflagen für die Autoindustrie, kommt Brüssel an Berlin kaum vorbei. In den vergangenen Jahrzehnten haben deutsche Bundesregierungen zahlreiche Umweltvorhaben in Brüssel ausgebremst und abgeschwächt.² Als größter Mitgliedstaat und größte Volkswirtschaft der EU ist Deutschlands Position mitentscheidend, ob eine Verschärfung des Kommissionsvorschlags erfolgt, oder nicht. Dies gilt umso mehr, da sich in der Debatte um die Flottengrenzwerte drei Positionen gegenüberstehen. Eine Gruppe von Mitgliedsstaaten und EU-Parlamentariern setzt sich dafür ein, den Kommissionsvorschlag weiter zu verbessern. Eine zweite Gruppe unterstützt das Ambitionsniveau der Kommission. Eine dritte schließlich will die Vorschläge der Kommission abschwächen. Deutschland würde mit der im Koalitionsvertrag festgehaltenen Position Teil der zweiten Gruppe. Beobachter erkennen bislang keine klare Mehrheit innerhalb der drei Gruppen. Welche Position sich durchsetzt hängt ganz maßgeblich am Votum der Bundesregierung. Auf Seiten der progressiven Staaten könnte Deutschland für wirksamere Grenzwerte und so deutlich niedrigere Energiekosten für deutsche Autofahrer sorgen.

Welche Szenarien vergleichen wir?

Die EU-Kommission schlägt vor, die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte gegenüber 2021 ab dem Jahr 2025 um 15 Prozent zu senken, ab dem Jahr 2030 um 55 Prozent und ab dem Jahr 2035 um 100 Prozent.

Dagegen ist die deutsche Position, wie Umweltministerin Lemke sie vertreten wird, bislang nur teilweise klar. Bekannt ist, dass auch Lemke am minus 100 Prozent-Ziel für das Jahr 2035 festhalten will. Auch ihre Vorstellung für einen Zielwert im Jahr 2030 ist öffentlich: Sie hat sich für minus 75 statt minus 55 Prozent ausgesprochen.³ Unklar ist die Position für die Zeit von 2025 bis 2030. Lemke zeigte sich nach der Entscheidung von Scholz enttäuscht: „Tatsächlich hätte ich mir noch höhere CO₂-Grenzwerte vor und für 2030 gewünscht.“⁴ Dies zeigt auch ein Satz aus einem gemeinsamen Arbeitspapier des Umwelt- und des Verkehrsministeriums. „Wir benötigen mehr Ambitionen vor 2030“ haben die Arbeitsebenen der beiden Häuser aufgeschrieben – bis Wissing den Satz laut Spiegel streichen ließ.⁵ Laut Handelsblatt hatte das Umweltministerium Zwischenziele für 2026 und 2028 gefordert.⁶ Welche Prozentmarken Lemke genau gefordert hat, ist nicht bekannt. Beziffert ist dagegen der Vorschlag des Berichterstatters im Umweltausschuss des Europaparlaments: Dieser sieht für das Jahr 2025 eine Reduktion um 25 Prozent statt des bisherigen Vorschlags von

¹ https://www.greenpeace.de/publikationen/eu_roadmap_media_report_v3.4_de_web.pdf

² Beispiele finden sich in der Greenpeace-Publikation „Schwarzbuch Autolobby“, https://www.greenpeace.de/publikationen/s01841_web_greenpeace_schwarzbuch_autolobby_04_16.pdf

³ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/co2-grenzwerte-scholz-bremst-umweltministerin-lemke-aus-17810189.html>

⁴ <https://www.electrive.net/2022/02/14/bundesministerien-ueineig-bei-co2-flottengrenzwerten/>

⁵ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/volker-wissing-fdp-will-klimaziele-bei-neuwagen-abschwaechen-a-3aa2fe46-2136-45aa-ac54-0ab7eefe2777>

⁶ <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/europaeischer-klimapakt-bundesregierung-ist-uneins-beim-verbrenner-aus/28029230.html>

weiterhin minus 15 Prozent vor. Zudem soll es ein Zwischenziel von minus 45 Prozent ab dem Jahr 2027 geben.⁷ Man kann davon ausgehen, dass diese Zielwerte dem nahekommen, was Steffi Lemke in der Ressortabstimmung vertreten hat. Daher nehmen wir für unsere Berechnung diesen Reduktionspfad als schärfere Alternative zum Kommissionsvorschlag an.

Tabelle 1: CO₂-Reduktionspfade der beiden Szenarien

Zieljahr	Vorschlag Flottengrenzwerte der EU-Kommission, unterstützt von Volker Wissing (BMDV) und Koalitionsvertrag	Voraussichtlicher absoluter Grenzwert	Szenario: verschärfte Flottengrenzwerte, Näherung an Position von Steffi Lemke (BMUV)	Voraussichtlicher absoluter Grenzwert
2025	minus 15 Prozent	97,6 g	minus 25 Prozent	86,1 g
2027	(weiterhin minus 15 Prozent)	97,6 g	minus 45 Prozent	63,2 g
2030	minus 55 Prozent	51,7 g	minus 75 Prozent	28,7 g
2035	minus 100 Prozent	0 g	minus 100 Prozent	0 g

Welche fossilen Kraftstoffverbräuche und Spritkosten verursacht Wissings Blockade?

Das Ergebnis unserer Berechnungen ist eindrücklich: Durch die Weigerung der Bundesregierung, für wirksamere Flottengrenzwerte einzutreten, verbrauchen deutsche Autofahrende von 2025 bis einschließlich 2034 rund **19 Millionen Tonnen Benzin und Diesel** zusätzlich. Durch die Nutzung dieser Kraftstoffe entstehen zudem Mehrkosten von mindestens 22 Milliarden Euro. Diese entstehen, weil durch schwache Flottengrenzwerte für Autobauer keinerlei Anreize entstehen, mehr E-Autos und entsprechend weniger Pkw mit Verbrennungsmotor zu verkaufen. Der Kraftstoffverbrauch der Verbrenner steigert die Energiekosten – wobei die höheren Stromausgaben, die andernfalls für die zusätzlichen E-Autos entstanden wären, hier bereits gegengerechnet sind.

Wissings Parteifreund, Bundesfinanzminister Christian Lindner profitiert hingegen von Deutschlands Blockadehaltung. Bis zum Jahr 2035 würde der Bund im Vergleich zu ambitionierten Flottengrenzwerten rund 18 Milliarden Euro Steuern zusätzlich einstreichen. Auf diese Summe addieren sich die Mehreinnahmen durch die Energiesteuer und die Mehrwertsteuer auf Kraftstoffe – bereits abgerechnet sind hier etwaige Steuereinnahmen durch die Besteuerung von Strom, der bei mehr E-Autos verbraucht werden würde.

Für das Klima ist Wissings Blockade ehrgeiziger Flottengrenzwerte eine schlechte Nachricht: Verglichen mit einem Szenario wirksamer Grenzwerte, entstehen durch den Kommissionsvorschlag bis einschließlich 2034 zusätzliche 59 Millionen Tonnen CO₂.

Was bedeutet das für die Zeit ab 2035?

Die Betrachtung bis zum Jahresbeginn 2035 richtet sich nach dem Zeitpunkt, an dem beide Szenarien am gleichen Punkt anlangen: einem Verbot von neuen Autos mit Verbrennungsmotor. Dennoch wirken die unterschiedlichen Pfade auch darüber hinaus. Die von 2025 bis Ende 2034 neu auf die Straßen kommenden Autos fahren weiter und verbrauchen fossile Kraftstoffe, verursachen entsprechende Kraftstoffkosten und CO₂-Emissionen. Rechnet man diese absehbaren Nachwirkungen dazu, summieren sich die zusätzlichen Kraftstoffverbräuche auf knapp 53 Millionen Tonnen Kraftstoff, die Mehrkosten auf knapp 63 Milliarden Euro, die zusätzliche Steuerlast der Autofahrenden bei den Energiekosten auf 50 Milliarden Euro und die CO₂-Emissionen auf 167 Millionen Tonnen CO₂ – mehr als der Verkehr in Deutschland derzeit insgesamt pro Jahr verursacht. Kurzum: Die Auswirkungen der Entscheidung von Wissing und Scholz sind verheerend für alle Bestrebungen zur Reduktion fossiler Energieimporte, für Umwelt und Verbraucher.

Das Greenpeace Szenario

Die vorliegende Kalkulation vergleicht zwei Szenarien, die weder schnell aus der Abhängigkeit von Öl-Importen führen, noch zu einem 1,5-Grad-Pfad passen. Beide Szenarien beschreiben Pfade, die aktuell diskutiert werden, die aber beide keine Antwort auf das klimapolitisch Gebotene und geopolitisch aktuell Notwendige geben. Daher wollen wir hier ein ambitionierteres Szenario gegenüber stellen, dass wie von Greenpeace schon länger gefordert bereits für das Jahr 2028 einen europaweiten Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor vorsieht. Dies senkt den Ölbedarf noch weiter, spart deutlich mehr CO₂-Emissionen und ist so kompatibel mit dem 1,5°C Ziel.

CO₂-Reduktionsvorgaben im „Notwendigkeits-Szenario“

2023	2024	2025	2026	2027	2028
-15%	-25%	-45%	-65%	-85%	-100%

Im Vergleich zum Vorschlag der EU Kommission und der Position Wissings lassen sich in Deutschland so insgesamt 466 Millionen Tonnen CO₂ zusätzlich einsparen. Der Kraftstoffbedarf wäre 147 Millionen Tonnen geringer und Mehrkosten für Kraftstoffe von rund 175 Milliarden Euro (davon rund 70 Mrd. Euro bis 2034) würden vermieden. Die Steuereinnahmen lägen um 142 Milliarden Euro (davon rund 58 Mrd. Euro bis 2034) niedriger.

Tabelle 2: Die wichtigsten Zahlen auf einen Blick

	Position Wissing vs Vorschlag Lemke	Position Wissing vs Forderung Greenpeace
Kraftstoff-Mehrverbrauch Deutschland*	53 Mio. t	147 Mio. t
Kraftstoff-Mehrverbrauch EU*	168 Mio. t	468 Mio. t
Zusätzliche CO₂-Emissionen Deutschland*	167 Mio. t	466 Mio. t
Zusätzliche CO₂-Emissionen EU*	532 Mio. t	1483 Mio. t
Zusätzliche Kosten für Autofahrende in Deutschland*	63 Mrd. Euro	175 Mrd. Euro

* = akkumuliert in den Jahren nach 2023

So haben wir gerechnet

Wir vergleichen die oben skizzierten zwei Szenarien zur Weiterentwicklung der EU-Flottengrenzwerte: Zum einen den Vorschlag der EU-Kommission, der von Wissing und Scholz mit Verweis auf den Koalitionsvertrag gestützt wird. Zum anderen wirksamere Flottengrenzwerte wie Umweltministerin Lemke sie öffentlich kommuniziert hat. Bei unbekanntenen Zielwerten, haben wir diese durch den Vorschlag des Berichterstatters im Unterausschuss des Europaparlaments ergänzt, sofern diese Annahme durch Äußerungen von Lemke nahe lag. Der durchschnittlichen CO₂-Zielwert der europäischen Neuwagenflotte aus dem Jahr 2021 gemäß dem Fahrzyklus WLTP bildet den Basiswert, um die relativen Ziele in absolute Ziele in Gramm pro Kilometer zu überführen (siehe Tabelle 1).⁸

Für die weitere Berechnung gehen wir von folgenden Annahmen aus:

- ▶ Der Autoabsatz erreicht bis 2025 wieder das vor-Corona-Niveau. Wir nehmen einen jährlichen Absatz von 3,4 Millionen Fahrzeuge in Deutschland an (dem Durchschnitt der Jahre 2015–2019)
- ▶ Die durchschnittliche jährliche Fahrleistung erreicht mit 13.600 km wieder das vor-Corona-Niveau⁹
- ▶ Die durchschnittliche Nutzungsdauer in Deutschland wird mit 15 Jahren angenommen (nur für die Berechnung der Effekte nach 2035 relevant)¹⁰
- ▶ Aktuelle, vor Beginn des Kriegs in der Ukraine übliche Sprit- und Strompreise werden fortgeschrieben (Benzin: 1,76 Euro, Diesel: 1,67, Strom: 0,34 Euro je Kilowattstunde). Wir gehen von Haushaltsstrompreisen aus, Haushalte mit eigenen PV-Anlagen laden deutlich günstiger, an Schnellladesäulen liegen die Preise höher.
- ▶ Effizienzverbesserung von einem Prozent pro Jahr sowohl bei Verbrennern als auch bei E-Autos werden angenommen.

⁸ Der Basiswert lässt sich vorläufig wie folgt berechnen: 95g x (Durchschnittsemissionen laut Messung im WLTP / Durchschnittsemissionen laut NEFZ) (https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/zusammenfassung_co2_flottengrenzwerte.pdf). Den finalen Wert will die EU Kommission bis zum 31. Oktober 2022 veröffentlichen (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:870b365e-eecc-11eb-a71c-01aa75ed71a1.0015.02/DOC_1&format=PDF) Wir haben die Daten der EEA für das Jahr 2020 zugrunde gelegt und so einen Basiswert von 114,8 g ermittelt (<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-20>)

⁹ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html>

¹⁰ Zur durchschnittlichen Nutzungsdauer in Deutschland gibt es keine klaren Angaben. Das KBA erfasst das Alter der Fahrzeuge, die außer Betrieb gesetzt werden. Gründe können insbesondere Export oder Verschrottung sein. Der Durchschnittswert wurde zuletzt 2006 ausgewiesen und betrug 12 Jahre. Im Jahr 1990 lag dieser Wert noch bei 10 Jahren. (https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ16/fz16_2009_pdf.pdf?sessionid=23263C88C8435E80839E6396E0B67F6B.live11313?__blob=publicationFile&v=1). Das UBA in einer Studie das Durchschnittsalter der Fahrzeuge ermittelt, die in Deutschland abgewrackt werden und kam auf 18 Jahre. (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-01-20_texte_15-2020_altfahrzeugemonitoring.pdf)

Wir haben zunächst die zusätzlichen Emissionen berechnet, die durch die Wissing-Position gegenüber der Lemke-Position entstehen. Dazu haben wir die Differenz der jährlichen absoluten Grenzwerte mit der Zahl der verkauften Pkw und der Laufleistung multipliziert und entsprechend der Haltedauer aufaddiert. Die Mehremissionen liegen bei 167 Millionen Tonnen CO₂, von denen 59 Millionen Tonnen bis einschließlich 2034 anfallen.

Die Berechnung der zusätzlichen Kosten für Autofahrer:innen ist komplexer und erfolgt in mehreren Schritten. Zunächst haben wir die Zahl der E-Autos ermittelt, die zusätzlich zugelassen werden müssen, um die jeweiligen absoluten Grenzwerte zu erreichen:

Zahl der Verbrenner = absoluter Grenzwert x Zahl aller Neuzulassungen / durchschnittliche Flotten-Emissionen der Verbrenner in der EU

Zahl der E-Autos = Zahl aller Neuzulassungen – Zahl der Verbrenner

Die durchschnittlichen Flottenemissionen aller neu zugelassenen Verbrenner (Benziner und Diesel) nach WLTP lagen 2020 in der EU bei 145,1g.¹¹

Unsere Szenarien berücksichtigen aus zwei Gründen keine Plug-in-Hybride. Zum einen ist unklar, ob Plug-in-Hybride 2025 überhaupt noch eine nennenswerte Rolle spielen. Jüngste Berichte warnen davor, dass die Nachfrage nach ihnen deutlich sinken und sogar die Restwerte von gebrauchten Plug-in-Hybriden drastisch einbrechen könnten.¹² Zum anderen klaffen bei Plug-in-Hybriden die offiziellen und realen CO₂-Emissionen besonders weit auseinander. Vor allem weil diese Modelle im täglichen Gebrauch weit seltener elektrisch gefahren werden als im Normzyklus liegen die tatsächlichen Emissionen durchschnittlichen zwei- bis viermal so hoch wie die Herstellerangaben.¹³ Da Stromkosten weit unter Spritkosten liegen, würden für Plug-in-Hybride Gesamtkosten anfallen, die auf dem Papier deutlich zu niedrig sind und die Kostenrechnung so verzerren. Zudem arbeitet die EU-Kommission an einem Vorschlag, wie die Berechnung der Verbrauchswerte für Plug-in-Hybride überarbeitet werden soll. Dies könnte bis 2025 in Kraft treten. Sollte hier ab 2025 eine hälftige Nutzung unterstellt werden, würde die Berücksichtigung von Plug-in-Hybriden keinen signifikanten Unterschied bei der Berechnung der Mehrkosten machen.

Ausgehend von den jährlichen Zulassungszahlen für Verbrenner und Elektroautos haben wir den Sprit- und Stromverbrauch ermittelt. Da der Verbrauch bzw. die CO₂-Emissionen von Neuzulassungen in Deutschland über dem europäischen Durchschnitt liegt, haben wir den Durchschnitt für die Neuzulassungen in Deutschland berücksichtigt. Dieser lag bei allen in Deutschland 2020 neu zugelassenen Verbrenner (Benziner und Diesel) nach WLTP bei 155,1g.¹⁴ Die 2020 in Deutschland zugelassenen E-Autos hatten nach WLTP einen durchschnittlichen Verbrauch von 16,5 kWh pro 100 km.¹⁵ Bei beiden Werten sind wir von einer jährlichen Verbesserung um ein Prozent ausgegangen. Basierend auf dem CO₂-Gehalt eines Liter Benzins (2,33 kg) bzw. Diesels (2,64 kg) und jeweiligen Anteilen an den Zulassungen (65 Prozent der Verbrennerzulassungen waren 2020 in Deutschland Benziner, 35 Prozent Diesel) lässt sich zusammen mit der zuvor genannten Jahreslaufleistung und den Spritpreisen die jährlichen Spritkosten der Verbrenner-Neuzulassungen berechnen.

¹¹ Eigene Auswertung der EEA Zulassungsdaten: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-20>

¹² <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/flottenmanagement/gebrauchtwagen-markt-potenzielle-zeitbombe-den-plug-in-hybriden-droht-ein-drastischer-wertverfall/28049772.html>

¹³ <https://theicct.org/publication/real-world-usage-of-plug-in-hybrid-electric-vehicles-fuel-consumption-electric-driving-and-co2-emissions/>

¹⁴ Eigene Auswertung der EEA Zulassungsdaten: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-20>

¹⁵ Eigene Auswertung der EEA Zulassungsdaten: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-20>

Die gesamten Stromkosten der neu zugelassenen E-Autos errechnet sich analog über den durchschnittlichen Stromverbrauch, die Jahreslaufleistung und den Strompreis. Die Summe aus den jeweiligen Sprit- und Stromkosten ergeben die jährlichen Gesamtkosten der beiden Szenarien, die wir verglichen haben. Zur Berechnung haben wir für Sprit- und Stromkosten das Preisniveau von Ende Januar 2022, also vor dem russischen Überfall auf die Ukraine zugrunde gelegt: Benzin 1,76 Euro, Diesel 1,67 Euro, Strom 34 ct/kWh.

Um die Steuerbelastung zu vergleichen, haben wir die die aktuellen Energie- und Stromsteuern von 2,05 ct/kWh für Strom, 47,04 Cent für einen Liter Diesel und 65,45 Cent für einen Liter Benzin sowie den Mehrwertsteueranteil (ausgehend von 19 Prozent Mehrwertsteuer) an den aktuellen Strom- und Spritpreisen berücksichtigt.

Tabelle 3: Verteilung der Neuzulassungen

	Position Wissing		Position Lemke	
	Neuzulassungen Verbrenner (in Mio.)	Neuzulassungen E-Autos (in Mio.)	Neuzulassungen Verbrenner (in Mio.)	Neuzulassungen E-Autos (in Mio.)
2025	2.41	0.99	2.12	1.28
2026	2.43	0.97	2.14	1.26
2027	2.45	0.95	1.59	1.81
2028	2.48	0.92	1.60	1.80
2029	2.50	0.90	1.62	1.78
2030	1.34	2.06	0.74	2.66
2031	1.35	2.05	0.75	2.65
2032	1.37	2.03	0.76	2.64
2033	1.38	2.02	0.77	2.63
2034	1.39	2.01	0.77	2.63
2035	0	3.40	0	3.40

Mehrkosten möglicherweise deutlich höher

Die vorliegende Berechnung der Mehrkosten ist eine konservative. Sie basiert auf Sprit- und Strompreisen aus dem Januar 2022, also noch vor Putins Überfall auf die Ukraine. Es ist aber davon auszugehen, dass die Preisdifferenz zwischen Sprit- und Strompreisen – unabhängig von Konflikten oder Kriegen wie in der Ukraine – mittelfristig ansteigt: Der CO₂-Preis schlägt sich bei den Spritpreisen stärker nieder als beim Strompreis, bei dem der vom CO₂-Preis betroffene fossile Anteil immer weiter sinkt. Gleichzeitig sinkt der Preis für neue Wind- und Solaranlagen kontinuierlich, was sich voraussichtlich auch langfristig auf den Strompreis niederschlagen wird. Zusätzlich läuft die EEG-Umlage, die mit 6,5 Cent im Jahr 2021 etwa 20 Prozent des Haushaltsstrompreises ausgemacht hat, in ihrer jetzigen Form zum Juli 2022 aus. Sollte es zudem, wie von Greenpeace und anderen Akteuren vielfach kritisiert, aber von der FDP und der Auto- und Mineralölindustrie gefordert, zu einer Beimischung von strombasierten Kraftstoffen kommen, würden aufgrund der vielfach höheren Erzeugungskosten strombasierte Kraftstoffe, die Spritkosten noch deutlicher ansteigen.

Greenpeace fordert:

Die Bundesregierung sollte sich für eine Verschärfung des Vorschlags der EU Kommission zur Weiterentwicklung der CO₂-Flottengrenzwerte einsetzen. Maßgabe sollte eine 1,5-Grad kompatible Ausgestaltung der Verordnung sein, was bedeutet, dass ab dem Jahr 2028 keine neuen Pkw mit Verbrennungsmotoren mehr zugelassen werden. Die Zwischenziele sollten entsprechend ausgestaltet werden.

Absolutes Mindestmaß für die Bundesregierung sollte sein, sich für ein

- ▶ deutlich erhöhtes Zwischenziel für das Jahr 2025 einzusetzen,
- ▶ steigende, jährliche Zwischenziele für die Jahre nach 2025 einzuführen,
- ▶ das 2030-Ziel signifikant anzuheben, mindestens auf die von Lemke geforderten 75 Prozent,
- ▶ das Ausstiegsjahr für den Verbrennungsmotor deutlich vorzuziehen
- ▶ und den einzelnen Mitgliedstaaten zu ermöglichen, frühere nationale Ausstiegsdaten festzulegen.