

Fragen und Antworten zur E-Quote

Auf einigen Automobilmärkten gilt für Hersteller beim Absatz von Neufahrzeugen bereits eine Mindestquote für emissionsfreie Fahrzeuge, unter anderem in Kalifornien als größtem US-Einzelmarkt. Der weltgrößte Pkw-Markt China, wo pro Jahr etwa sechsmal mehr Fahrzeuge als in Deutschland verkauft werden, beabsichtigt eine solche Quote in Kürze einzuführen.

Vor dem Hintergrund zwar ansteigender, gegenwärtig aber noch geringer Zulassungszahlen für emissionsfreie Pkw auf der einen Seite und den Zielen zum Klima- und Umweltschutz im Verkehr auf der anderen Seite – immer mehr Länder nennen sogar konkrete Ausstiegsdaten für verbrennungsmotorische Fahrzeuge – wird über Quoten aktuell verstärkt diskutiert. Sie würden anstelle eines Ausstiegsdatums für bestehende Technologien erst einmal den Einstieg in saubere Fahrzeuge unterstützen.

Was spricht für eine Quote?

1. Planungssicherheit für die Hersteller

Eine Quote bietet einen verlässlichen Rahmen für a) Entwicklung, Produktion und Vertrieb (letzterer wird oft vergessen, tut sich zum Teil aber besonders schwer) und b) für Hersteller, Zulieferer und alle anderen Wirtschaftsbeteiligten wie z.B. die Betreiber von Ladeinfrastruktur. Planungssicherheit bedeutet, Investitionsentscheidungen auf eine verlässlichere Basis stellen zu können (planbarer return on investment). Sie kann zudem die in den Unternehmen meist schon begonnenen Wandlungsprozesse stützen, indem Entscheidungsprozesse beschleunigt werden und nicht mehr kostspielig für alle Eventualitäten vorgebaut werden muss.

2. Beitrag zur Sicherung des Standortes Deutschland

Wenig technologieintensive Prozesse werden in der Industrie tendenziell dorthin verlagert, wo Personal und andere Ressourcen billiger sind. Bei entsprechenden Produkten verbleiben so vor allem Forschung und Entwicklung, Design und Marketing aber nur selten die Fertigung – höchstens noch die Endmontage – in Deutschland. Hochtechnologie verbleibt hingegen meist am Heimatstandort (oder wandert dorthin, wo noch bessere Ressourcen, vor allem qualifizierte Arbeitskräfte, dafür zur Verfügung stehen – Stichwort E-Mobilität und Digitalisierung in Kalifornien). Eine Quote kann den Kapazitätsaufbau am Heimatmarkt Deutschland unterstützen und beschleunigen.

3. Wettbewerbsvorteil für starke Player

Durch die Anforderungen der internationalen Märkte wird der Übergang zu emissionsfreien Antrieben ohnehin forciert. Die deutschen Unternehmen sind hierbei nach eigenem Bekunden gut aufgestellt. Ihre gute Ausgangsposition wird aber nicht belohnt, wenn der regulatorische Rahmen auch mit „low-tech von der Stange“ problemlos erfüllbar ist. Die erheblichen Vorleistungen der deutschen Hersteller bei emissionsfreien Antrieben würden sich bei schwachen Vorgaben also nicht auszahlen. Die drei großen deutschen Hersteller

Volkswagen, Daimler und BMW haben bereits öffentlich benannt, für 2025 mit einem Anteil reiner E-Fahrzeuge von bis zu 25% zu planen, Audi beabsichtigt sogar ein Drittel E-Autos.

4. Verlässlichkeit für Verbraucher

Durch den vorgegebenen, planbaren Absatzanteil müssen Fahrzeugeigenschaften (wie Reichweite, Ausstattung), Kaufpreis und Services so aufeinander abgestimmt werden, dass den Kunden im Vertrieb ein attraktives, wettbewerbsfähiges Produkt angeboten wird. Dass dies möglich ist, zeigen die deutlichen bisherigen Unterschiede zwischen den Herstellern, aber auch den Ländern. Vorurteile und Nachteile würden systematisch abgebaut. Eine Quote würde wie auch schon die bisherigen Emissionsvorgaben für die Hersteller gelten. Sie verpflichtet nicht die Verbraucher, sondern vergrößert die Wahlmöglichkeiten im Autohaus.

Wie sind vorgebrachte Nachteile einer Quote zu bewerten?

- *Planwirtschaft, mangelnde Flexibilität:* Viele Unternehmen planen zur Sicherung des unternehmerischen Erfolgs konkrete Absatzziele und setzen dafür auch bisher schon gezielt Anreize. Quoten schaffen einen verlässlichen Rahmen zur Erreichung der gesetzten Absatzziele. In vielen Bereichen (zum Beispiel bei Kraftstoffen) sind Quoten ein übliches und akzeptiertes Instrument. Letztlich übersetzen Quoten ohnehin bestehende Ziele (zum Beispiel zum Klimaschutz oder zum Ausbau erneuerbarer Energien) lediglich in ein verlässliches Instrument. Quotensysteme in anderen Ländern sind zudem so ausgestaltet, dass sie Flexibilität gewährleisten, zum Beispiel durch Anrechnung verschiedener Optionen oder eine Übertragbarkeit.
- *Keine Technologieoffenheit:* Generell gilt: Um gesetzte Ziele zu erreichen, kommen ohnehin nicht alle (technologischen) Optionen in Betracht. Bestimmte Wege zu bevorzugen kann volkswirtschaftlich wie auch betriebswirtschaftlich dann sinnvoll sein, wenn man sog. stranded investments vermeiden möchte. Das bedeutet: Investitionen in eine Option, die zwar kurzfristig geringfügige Beiträge leistet aber mittelfristig nicht zum Ziel führt, könnten direkt zugunsten einer Lösung mit größerem Potenzial genutzt werden, um dort schneller Skaleneffekte und Produktionsfortschritte zu erzielen. Eine Quote kann zudem verschiedene Technologien berücksichtigen, soweit diese zur Zielerreichung beitragen. Das Kriterium wäre „Niedrig- oder Nullemission“ und damit technologieoffen. Bei einer Quote für Elektrofahrzeuge wären Brennstoffzellenfahrzeuge ebenso inbegriffen. So ungewöhnlich es klingt: Eine Quote kann eine Hilfestellung sein, und keine „Bevormundung“ – weder für die Industrie noch für die Verbraucher.
- *erfordert Bedingungen, die Hersteller nur begrenzt beeinflussen können:* Vorgebracht wird hier, dass Kundenakzeptanz und Ladeinfrastruktur gegen emissionsfreie Fahrzeuge sprächen. Tesla, Norwegen, aber auch Porsche und andere zeigen, dass gerade dies nicht der Fall ist. Wer will, der kann, und eine Quote erleichtert sogar wie dargestellt den return on investment bei diesen wichtigen Rahmenbedingungen. Bemerkenswert ist zudem: Mehr als zwei Drittel aller Neuzulassungen in Europa entfallen auf nur vier Länder. Für einen Hochlauf der E-Mobilität benötigt es also mitnichten Ladesäulen „vom Schwarzen Meer bis nach Andorra“.

Den Großteil der Gegenargumente machen aber Aspekte aus, die sich gar nicht gegen eine Quote im eigentlichen Sinne richten, sondern gegen die E-Mobilität als die voraussichtlich maßgebliche Erfüllungsoption:

- *bringt nichts beim Klimaschutz:* Trifft nicht zu. Selbst beim heutigen Strommix und unter Anrechnung aller Vorketten (Stichwort Batterie) sind [E-Fahrzeuge klimafreundlicher als Verbrenner](#). Dieser Vorteil wird mit der Energiewende im Strombereich weiter zunehmen.

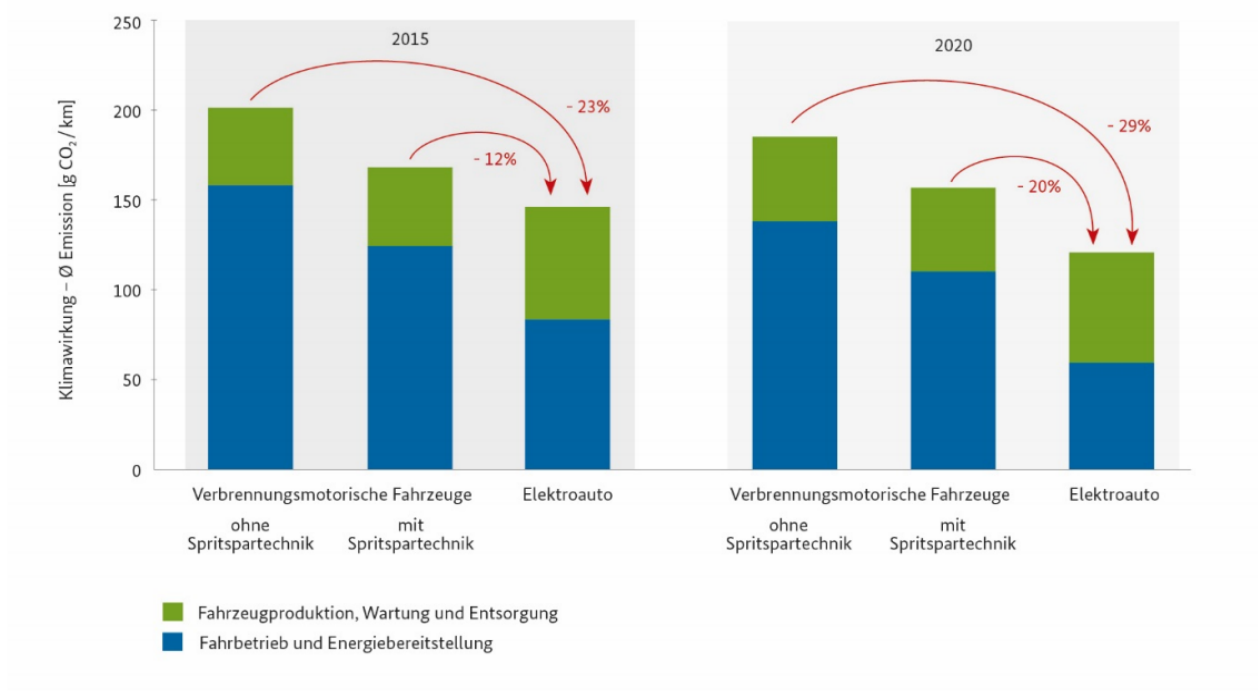


Abbildung 1 CO₂-Emissionen pro Fahrzeugkilometer im Lebenszyklus der Fahrzeuge in Abhängigkeit der Fahrzeugtechnik und dem Jahr der Neuzulassung. Verglichen wird jeweils ein typisches Fahrzeug aus der Kompaktklasse.

- *Wo sollen die alle laden?* [70% der Pkw in Deutschland parken auf privatem Grund](#), darunter befinden sich allein 11 Mio. Einfamilienhäuser und eine große Zahl kleiner Mehrfamilienhäuser/Doppelhäuser. Hier besteht häufig bereits eine Lademöglichkeit (Steckdose in der Garage oder im Carport) oder diese lässt sich relativ einfach schaffen. Es ist zudem geplant, das Miet- und Wohnungseigentumsrecht sowie die bautechnischen Standards zu ändern, um die Installation von Ladeinfrastrukturen in Mehrfamilienhäusern zu erleichtern. Wer diesbezüglich zögert, kann zudem auf Plug-in-Hybride zurückgreifen.

Wie könnte man Klima- und Gesundheitsschutz überhaupt anders als mit emissionsfreien Fahrzeugen erreichen?

- Die Hersteller selbst gehen davon aus, dass saubere Diesel bereits kurzfristig teurer werden als E-Fahrzeuge, vor allem aufgrund der Abgasnachbehandlungssysteme.
- Strombasierte Kraftstoffe (oft Power-to-Liquid, e-fuels oder synthetisches Benzin bzw. Diesel genannt) für den PKW-Verkehr werfen die Frage auf, wie viele Windräder man eigentlich bereit zu akzeptieren (und zu bezahlen) ist, wenn man für den gleichen Klimaschutzeffekt [7-mal mehr Energie](#) benötigt.
- Klar ist: Solche Kraftstoffe auf Basis von Strom aus erneuerbaren Energien sind unverzichtbar, denn im Luft- und Seeverkehr und Teilen des Straßengüterverkehrs werden wir aller Voraussicht nach kaum andere Möglichkeiten haben, klimaneutral zu werden. Aber überall dort, wo es möglich ist, sollten wir auf die effizienteste Lösung setzen – nicht zuletzt aus Kostengründen. Außerdem sind auch strombasierte Kraftstoffe mit Schadstoffemissionen verbunden, die die Atemluft belasten. Gerade in städtischen Gebieten sind die abgasfreien und leiseren E-Autos daher besonders vorteilhaft.

Natürlich sind E-Fahrzeuge kein Allheilmittel, müssen und können technologisch noch weiterentwickelt werden. Aber hätten sich seinerzeit die Kritiker von Solarzellen mit dem Verweis auf Rohstoffaufwände durchgesetzt (einem Vorwurf, dem sich die E-Mobilität zurzeit auch entgegenseht), wäre die heute in vielen Teilen der Welt billigste Option, klimafreundlich Strom zu erzeugen – billiger als fossile Optionen – nie gekommen.

Natürlich brauchen wir auch eine Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs. Aber 80% der Verkehrsleistung in Deutschland geschieht außerhalb der Kernstädte. Deshalb brauchen wir E-Mobilität – für den Klimaschutz, die Gesundheit und Lebensqualität, aber nicht zuletzt auch für die Sicherung der Wertschöpfung in Deutschland.