

20. Mai 2021 | Pressemitteilung

## **Batteriefahrzeuge auch ohne Subventionen schon ab 2025 für Verbraucher günstiger als Benziner.**

*Eine deutlich stärkere Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Pkw als derzeit geplant ist technisch machbar und mit spürbaren Kosteneinsparungen für Verbraucher verbunden. Plug-in-Hybride und synthetische Kraftstoffe haben aus Kostensicht keine Zukunft.*

**Berlin, 20. Mai 2021:** Laut einer neuen Studie der unabhängigen Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation (ICCT) sind deutlich schärfere CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Pkw nicht nur technisch umsetzbar, sie führen sogar zu Kosteneinsparungen bei den Verbrauchern. Dies gilt vor allem für rein Batterie-elektrische Fahrzeuge, die laut Berechnungen des ICCT bereits ab 2025 die kostengünstigste Alternative auf dem Pkw-Markt sein werden. Um die EU Klimaziele erreichen zu können, muss der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen bis 2030 um mindestens 70 Prozent gegenüber 2021 sinken, so das Institut. Derzeit gilt in der EU eine Emissions-Reduktion um lediglich 37,5 Prozent bis 2030 im Vergleich zu 2021.

In einer neuen Studie hat das ICCT untersucht, mit welchen Pkw-Antriebstechnologien die ambitionierteren CO<sub>2</sub>-Zielwerte erreichbar wären. Grundsätzlich bieten sich für die Fahrzeughersteller zwei Stellschrauben an: eine weitere Optimierung des Verbrennungsmotors sowie eine stärkere Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Deutlich ambitioniertere Klimaziele sind in jedem Fall technisch machbar. Allerdings gibt es große Unterschiede hinsichtlich der Kosten zur Zielerreichung.

Peter Mock, EU-Direktor des ICCT: „Um beim Verbrennungsmotor den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern, sind hohe Investitionen in Fahrzeugtechnologien notwendig, die sich für den Kunden nicht rechnen.“ Anders sieht es für Elektrofahrzeuge aus. Angesichts der schnellen Weiterentwicklung und des kontinuierlichen Preisverfalls bei Batterien erwartet das ICCT, dass Batterie-elektrische Pkw der Golfklasse mit einer Reichweite von 350 Kilometern ab dem Jahr 2025 kostengünstiger sein werden als ein konventionelles Benzinerfahrzeug – und dies selbst ohne die heutigen staatlichen Kaufanreize für Elektrofahrzeuge.

Im Juli wird die EU-Kommission einen Gesetzesvorschlag vorstellen, in welchem die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Pkw neu geregelt werden. Wird das Ambitionsniveau für 2030 von aktuell 37,5 Prozent auf dann 70 Prozent angehoben, würde dies laut ICCT-Berechnungen Investitionskosten von etwa 1.400 Euro je Fahrzeug bedeuten. Gleichzeitig würden die Kunden von hohen Kraftstoffeinsparungen profitieren, so

dass sich die anfänglichen Investitionen in Fahrzeugtechnologien schon innerhalb von drei Jahren bezahlt machen.

„Sollte sich die EU für deutlich strengere CO<sub>2</sub>-Zielwerte entscheiden, so spart ein durchschnittlicher Halter über die ersten acht Jahre eines Fahrzeuglebens betrachtet etwa 1.500 Euro gegenüber dem aktuell eingeschlagenen Pfad. Klimaschutz und Verbraucherschutz gehen bei hohen CO<sub>2</sub>-Zielwerten für Pkw Hand in Hand," so ICCT EU-Direktor Mock.

Während das ICCT Batteriefahrzeuge für die meisten Pkw als die kostengünstigste Zukunftsalternative sieht, stellen sich Plug-in-Hybridfahrzeuge bei den Berechnungen als Auslaufmodell heraus. Die teure Kombination eines konventionellen Verbrennungsmotors mit einem Elektromotor sowie einer Batterie machen Plug-in-Hybridfahrzeuge aus Kostensicht unattraktiv. Auch die Nutzung synthetischer Kraftstoffe zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Pkw stellt sich in der ICCT-Studie als teurer Irrweg heraus. Die hierfür notwendigen Investitionen würden sich auch 2035 noch im Laufe eines Fahrzeuglebens für die Kunden kaum amortisieren.

Konventionelle Dieselfahrzeuge lässt das ICCT für die Studie ganz außen vor. Ihr Marktanteil ist seit dem Dieselgate-Skandal stark zurückgegangen und die Forscher erwarten keine weiteren Investitionen in Diesel-Pkw für die kommenden Jahre. Große Unsicherheiten sieht die ICCT-Studie für Brennstoffzellen-Fahrzeuge. Sie könnten ab etwa 2030 helfen, die Klimaziele zu erreichen, allerdings zu höheren Kosten als Batteriefahrzeuge. Ob Pkw-Hersteller tatsächlich in nennenswertem Umfang Produktionskapazitäten für Brennstoffzellenfahrzeuge aufbauen, ist daher fraglich.

Eine Reihe von Fahrzeugherstellern hat bereits angekündigt, ihre Pkw-Produktion den verschärften Klimaschutzanforderungen anzupassen. So planen sowohl Volvo als auch Ford in Europa ab 2030 nur noch Null-Emissionsfahrzeuge anzubieten. Der VW Konzern will bis dahin 60 Prozent seiner neuen Pkw auf Null Emissionen umstellen. Renault (90%), BMW (50%) und Daimler (50%) kündigen ebenfalls höhere Anteile von elektrifizierten Fahrzeugen an, aktuell allerdings noch ohne eine Differenzierung zwischen Hybrid- und Batteriefahrzeugen.

**Mehr Informationen:**

Gesamter ICCT-Bericht auf Englisch:

<https://theicct.org/publications/decarbonize-EU-PVs-may2021>

**Pressekontakt:**

Dr. Peter Mock, EU-Direktor ICCT

+49 (30) 847129-102

peter@theicct.org

@MockPeter

<http://www.theicct.org>