

Pressemitteilung

Elektroauto und Verbrenner-Pkw im Klimaschutzvergleich: E-Fahrzeuge mit Kostenvorteil von bis zu 23 Prozent

Studie des Öko-Instituts im Auftrag von Agora Verkehrswende

Berlin, 13. Februar 2018. Mit zugemischtem synthetischem Kraftstoff, der auf Basis von Strom aus erneuerbaren Energien hergestellt wird, ließen sich Diesel und Benzin im Jahr 2030 ebenso klimaschonend betreiben wie batterieelektrische Pkw, sind aber dann über ihre Lebensdauer gerechnet deutlich teurer als E-Fahrzeuge. Das geht aus einer Kurzstudie des Öko-Instituts im Auftrag von Agora Verkehrswende hervor. Für den Käufer eines batterieelektrischen Neuwagens kann sich der Kostenvorteil gegenüber der günstigsten verbrennungsmotorischen Pkw-Option auf bis zu 23 Prozent summieren. Das entspricht einer Ersparnis von rund 8.000 Euro über einen Zeitraum von sechs Jahren.

Der Vorteil der batterieelektrischen Fahrzeuge resultiert vor allem aus der zwei- bis dreimal höheren Energieeffizienz des Elektroantriebs im Vergleich zum Verbrennungsmotor, schon allein bei der Energieumwandlung im Fahrzeug; dadurch sinken der Energieverbrauch und entsprechend die Energiekosten. Hinzu kommt die geringere Anzahl von Verschleißteilen, die beim Elektroantrieb zu niedrigeren Wartungs- und Reparaturkosten gegenüber dem konventionellen Pkw führen. Bei gleicher CO₂-Minderung und trotz höherer Anschaffungskosten verursacht deshalb selbst ein teures Elektroauto mit großer Reichweite (450 Kilometer) geringere Kosten pro Kilometer als ein Dieselfahrzeug: rund 35 Cent im Vergleich zu 39 Cent.

Der Kostenvorteil des Elektrofahrzeugs bleibt selbst dann erhalten, wenn die im Vergleich zu Diesel und Benzin niedrigere Besteuerung von Strom (Eurocent pro Megajoule) um das rund Dreieinhalbfache auf das Niveau der aktuellen Benzinbesteuerung steigt. Auch das im Vergleich zur Heimladung etwas teurere Laden von Elektroautos im öffentlichen Raum lässt den Kostenvorteil nicht verschwinden. Den größten Kostenvorteil erzielen batterieelektrische Pkw, wenn sie mit kleinen Batterien ausgestattet sind, die häufiger geladen werden.

Dem Vergleich liegen die Vollkosten eines im Jahr 2030 angeschafften Fahrzeugs zugrunde. Dazu zählen die Anschaffungskosten abzüglich des Wiederverkaufswertes, Fixkosten wie Versicherung und Kfz-Steuer sowie variable Kosten wie die Kosten für Wartung, Pflege, Reparatur und genutzte Energie.

Pressekontakt:

Dr. Fritz Vorholz | Strategische Kommunikation

E: fritz.vorholz@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

Der Kostenvergleich geht von einer Jahresfahrleistung von 15.000 Kilometer aus, die Haltedauer des Erstnutzers wird mit 6 Jahren angenommen. Dem batterieelektrischen Fahrzeug werden in der Nutzungsphase pro Kilometer 28 Gramm CO₂ aus der Stromerzeugung im Jahr 2030 zugerechnet; um vergleichbare CO₂-Emissionen zu erreichen, müssen dem Diesel oder Benzin für Verbrennerfahrzeuge 66 bis 71 Prozent synthetischer Kraftstoff beigemischt werden.

Die Studie mit dem Titel: „Ein Kostenvergleich zwischen batterieelektrischen und verbrennungs-motorischen PKW als Klimaschutzoption für das Jahr 2030“ steht unter www.agora-verkehrswende.de kostenlos zum Download zur Verfügung.

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.

Pressekontakt:

Dr. Fritz Vorholz | Strategische Kommunikation

E: fritz.vorholz@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76