

Schlechte E-Bilanz

Aktuelle ifo-Studie: Elektroautos sind kein Allheilmittel für den Klimaschutz, Dieselfahrzeuge in den meisten Fällen „grüner“.

MÜNCHEN. Berücksichtigt man den heutigen Energiemix und den Energieaufwand bei der Batterieproduktion, liegt der CO₂-Ausstoß batterieelektrischer Autos nur im günstigsten Fall knapp über dem eines Dieselmotors, ansonsten aber weit darüber.

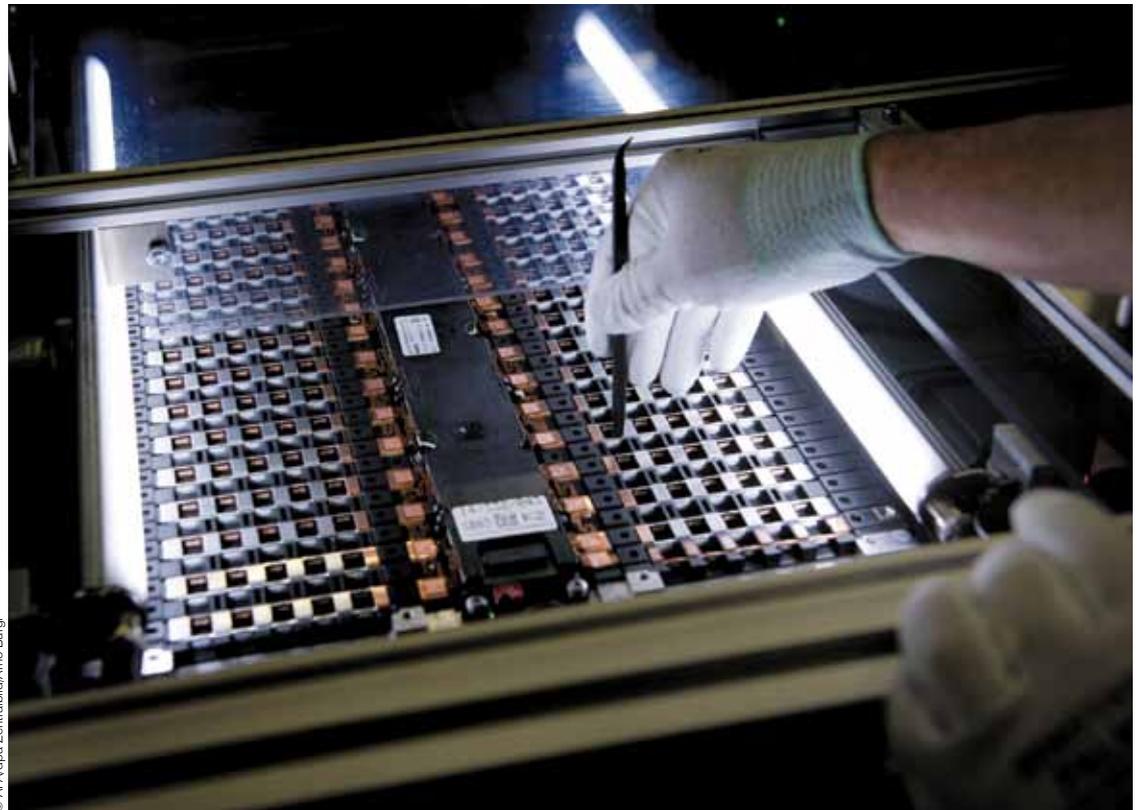
Das ist das Ergebnis einer aktuellen Studie von Christoph Buchal, Physikprofessor an der Universität zu Köln, dem langjährigen ifo-Energieexperten Hans-Dieter Karl und ifo-Präsident a.D. Hans-Werner Sinn, emeritierter Professor der Universität München.

Erdgas-Autos effizienter

Ihre detaillierten Berechnungen haben die Wissenschaftler anhand konkreter Beispiele eines modernen Elektroautos und eines modernen Dieselfahrzeugs durchgeführt. Neben dem CO₂-Ausstoß der Batterieproduktion berücksichtigen die Autoren alternative Energiequellen für den Strom, um die Auswirkungen auf den CO₂-Ausstoß der Elektroautos zu berechnen.

Die Forscher zeigen, dass bei einem mit Erdgas betriebenen Verbrennungsmotor die Gesamtemissionen schon heute um ein knappes Drittel niedriger liegen als selbst beim Dieselmotor.

„Langfristig gesehen, bietet die Wasserstoff-Methan-Techno-



© APA/dpa-Zentralbild/Arno Burg

Sauberer Diesel?

Im Vergleich mit Elektrofahrzeugen sollen Dieselfahrzeuge laut der Studie unterm Strich weniger CO₂-Emissionen verursachen.

nologie einen weiteren Vorteil: Sie ermöglicht die Speicherung der überschießenden Stromspitzen des Wind- und Sonnenstroms, die bei einem steigenden Anteil dieses regenerativen Stroms stark zunehmen werden“, erklärt Professor Buchal.

Kritik an der Politik

Die Autoren kritisieren in ihrer Studie, dass der EU-Gesetzgeber die CO₂-Emissionen von Elektroautos mit einem Wert von „null“ in die Berechnungen der Flottenemissionen einfließen lässt. Denn dies suggeriere, dass Elektroautos keine Emissionen verursachen. Neben dem CO₂-Ausstoß bei der Fertigung ergeben sich aber in fast allen EU-Ländern erhebliche CO₂-Emissionen durch die Beladung der Akkus mithilfe des Stroms aus dem jeweiligen nationalen Produktionsmix.

Zahlreiche Faktoren

Die Forscher berücksichtigten in ihrer Studie auch die CO₂-Emissionen bei der Batterieproduktion.

Auch die Diskussion um die Elektroautos in Deutschland sehen die Autoren kritisch, da sich diese sehr stark auf batteriebetriebene Fahrzeuge konzentriert.

Erdgasautos haben Potenzial

Ein großes Potenzial haben laut den Forschern auch andere Technologien, wie mit Wasserstoff betriebene Elektroautos oder mit „grünem“ Methan betriebene Autos mit Verbrennungsmotoren.

„Die Methantechnologie ist eine ideale Brückentechnologie von Erdgasautos, die mit konventionellen Motoren fahren, hin zu Motoren, die eines Tages mit Methan aus CO₂-freien Energiequellen fahren können. Insofern kann man der Politik nur raten, im Sinne einer Technologieoffenheit auch die Wasserstoff- und Methantechnologie zu fördern“, betont Professor Sinn. (red)



© APA/dpa/Christophe Galleau