

---

## Expertenforum: Plug-in-Hybride sind besser als reine Elektroautos

Die Verdrängung von Verbrennungsmotoren durch Elektroantriebe wird dem Klima bis 2030 nicht helfen, sondern den CO<sub>2</sub>-Ausstoß sogar noch leicht steigern. Diesen Standpunkt vertrat Schaeffler-Forschungsvorstand Dr. Uwe Wagner vor 120 Automanagern und Entwicklern auf dem Expertenforum Powertrain der Fachzeitschrift „ATZ/MTZ“ aus dem Verlag Springer Fachmedien. Wagner nannte auf der Veranstaltung in Hanau als Grund dafür den hohen Energieverbrauch bei der Batterieproduktion.

Die Emissionen würden nur verlagert, weg vom Motor hin zu den Kraftwerken, die den Strom für die Elektroautos produzieren. Und dieser Nachteil steigt noch mit der Größe der Batterien und dem Wunsch nach größeren Reichweiten, so Wagner.

Entscheidenden Faktor, um das EU-Ziel zu erreichen, den Kohlendioxidausstoß der Fahrzeuge um 37,5 Prozent zu reduzieren, seien die Plug-in-Hybride und die Optimierung herkömmlicher Verbrenner. Schaeffler hält es daher für wichtig, dass Zulieferer und Hersteller den herkömmlichen Benzin- und Dieselmotor weiter optimieren. „Der Verbrennungsmotor bietet noch erheblich Optimierungspotentiale.“ Und im Plug-in-Hybrid werde der Verbrennungsmotor noch lange überleben, ist sich der Forschungsvorstand sicher.

Wie sehr die Batterieherstellung die Energiebilanz der Elektroautos beeinflusst, zeigte auf dem Kongress Jörg Rückauf, Leiter der Produktionsentwicklung Filtration und Motorperipherie beim Stuttgarter Automobilzulieferer Mahle. Betrachte man die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeuges von der Produktion bis zur Verschrottung, schneide das Elektroauto längst nicht mehr so gut ab. Nach Berechnungen des Unternehmens stößt ein Elektroauto in der Mittelklasse bei einer Lebenslaufleistung von 150.000 Kilometern beim aktuellen Energiemix nur dann weniger Kohlendioxid als ein Plug-in-Hybrid aus, wenn die Batterie unter 200 Kilometer Reichweite bietet. Ansonsten sei allein die Energiebelastung durch die Herstellung der Batterie so groß, dass es in der gesamten Laufzeit des Elektroautos keinen CO<sub>2</sub>-Vorteil mehr gebe. Für Rückauf liegt die „sinnvolle Batteriegröße“ bei einem Elektroauto bei einer Reichweite von 100 bis 150 Kilometern. Auch Mahle geht deshalb davon aus, dass der Plug-in-Hybrid die entscheidende Rolle bei der Senkung der CO<sub>2</sub>-Belastung im Straßenverkehr spiele.

Jörg Rückauf und Uwe Wagner sind sich auch einig darin, dass der Wasserstoff in der Mobilität der Zukunft eine tragende Rolle spielen werde. Wer sich nicht jetzt mit der Technologie beschäftige, der werde in zehn Jahren das Nachsehen haben, ist sich der Schaeffler-Forschungsvorstand sicher. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



Elektromobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai