

# Hybrid-Kaiser

Liebe Leserin, lieber Leser,

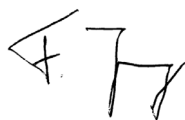
alle Regierungsberater und Minister hatten nach eingehender Prüfung immer wieder versichert, von welcher hohen Güte das Produkt sei und wie vorteilhaft das Projekt voranschreite. „Es ist ausgezeichnet“, ging es von Mund zu Mund. Und so genehmigte das Kabinett immer neue horrend finanzielle Mittel für das vielversprechende Programm. Schließlich wurde das elektrisierende Konzept vom Regierungsoberhaupt persönlich der sprachlos stauenden Bevölkerung vorgestellt. „Aber er hat ja nichts an!“, sagte endlich ein kleines Kind. In Hans-Christian Andersens Märchen von des Kaisers neuen Kleidern ist es zunächst eine einzige Stimme, die den doch für alle so offensichtlichen Mangel ausspricht.

Wie wir jetzt auf Plug-in-Hybride kommen? Nun, die Stimmen, die sich mehr als nur verhalten kritisch zur anhaltenden staatlichen Förderung für diese Technik äußern, sind auch in der jüngeren Vergangenheit wieder lauter geworden. Beredtes Exempel gibt eine Studie, die sogar vom Kaiser, pardon, der Bundesregierung beim Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu), Öko-Institut und bei der NGO „Transport & Environment“ in Auftrag gegeben wurde. Die Mitte Januar unter der Überschrift „Zu oft im Verbrenner-Modus: Plug-in-Hybride gefährden Klimaziele im Verkehr“ publizierten Ergebnisse offenbaren einmal mehr, dass die von der Hybridisierung erhofften Effekte wohl nur in äußerst geringem Maße eintreten, wenn überhaupt.

Als einen der Gründe führen die Experten an, dass der Boom der Elektroautos in Deutschland derzeit zu einem wesentlichen Teil bei großen Plug-in-Hybridfahrzeugen stattfindet, von denen mehr als drei Viertel als Firmenwagen zugelas-

sen sind. Da sie im täglichen Betrieb in der Regel überwiegend den Verbrennungsmotor nutzen, emittierten sie deutlich mehr CO<sub>2</sub>, als für die Berechnungen der deutschen Treibhausgasemissionen im Jahr 2030 bisher angenommen wurde. Diese Berechnungen zeigten, dass angesichts der Marktprognosen von bis zu 4,3 Millionen t zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2030 für den Verkehrssektor durch Plug-in-Hybride ausgegangen werden müsse.

Warum ist der Hybrid aber gerade bei Dienstwagenfahrern aktuell so beliebt? Die Antwort ist bestechend einfach: Um die Verbreitung des Könnte-gerne-Elektrikers anzukurbeln, wird er bei privater Nutzung nur halb so hoch besteuert wie ein Diesel oder Benziner. Da die Spritkosten aber fast immer komplett vom Arbeitgeber übernommen werden, ist es dem Angestellten herzlich egal, ob sein Auto im Elektromodus unterwegs ist oder eben nicht. Wen wundern da Berichte, dass Hybridfahrzeuge am Ende ihrer Leasingdauer zurückgegeben werden und die Ladekabel noch nicht ausgepackt waren?



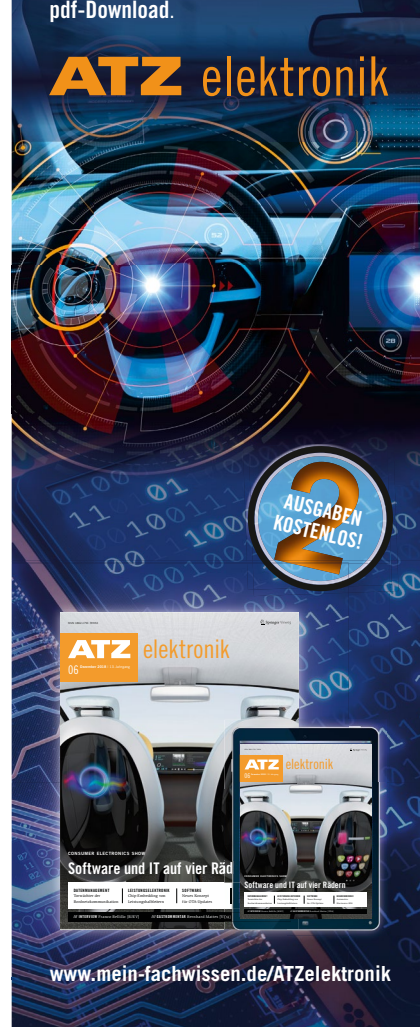
Frank Jung  
Redakteur



## VISIONEN. ENTWICKLUNG. MOBILITÄT.

Die Welt der Mobilität verändert sich – die Herausforderung der Automobilentwicklung ist das Wissen von morgen mit Blick auf Technologien von übermorgen. Die Komplexität des Mobilitätswandels erfordert wegweisende Lösungen für den Transformationsprozess. ATZelektronik bietet hochaktuelle Informationen aus dem gesamten Spektrum der Automobilelektronik. Nutzen Sie zusätzlich zu den Printausgaben das interaktive E-Magazin und profitieren Sie von der einzigartigen Wissensdatenbank des Onlinearchivs mit pdf-Download.

**ATZ elektronik**



www.mein-fachwissen.de/ATZelektronik