

DIE HYBRID-EVOLUTION

Während die USA in puncto nachhaltiger Fortbewegung auf dem Absatz kehrtmachen, fordern hierzulande BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bis 2030 ein Verbot des Verbrennungsmotors. Der politisch gangbare Weg wird wohl, wie so oft, durch die Mitte führen: über den Plug-in-Hybridantrieb. Atomkraft wieder „cool“ machen, Kohle fördern, Klimawandel ignorieren: Wer die Trump-Agenda gelesen hat, würde sich kaum wundern, wenn auch der Holzvergaser im Individualverkehr der Vereinigten Staaten bald eine Renaissance erlebte. Ökologisch richtungweisend, aber nur bedingt mehrheitsfähig erweist sich der Standpunkt der deutschen GRÜNEN, die ab 2030 Neuzulassungen von Autos mit Benzin- oder Dieselmotoren per Gesetz gleich ganz ausschließen wollen.

Der skandinavische Kompromiss

Praxisgerecht hingegen wirkt da der Vorstoß einer bekannten schwedischen Automarke: Die Skandinavier wollen schon vor 2020 keine rein fossil betriebenen Fahrzeuge mehr anbieten. In jedem neuen Volvo soll es dann zumindest einen unterstützenden Elektromotor geben. „Alles nur Flottenkosmetik“, tönt es da aus dem Lager der Umweltschützer. Das ist natürlich nicht so ganz falsch. Die Emissionsreduktion findet zum großen Teil nur auf dem Prüfstand statt. Denn auch der Strom für die Elektroautos in Deutschland wird zum großen Teil noch aus fossilen Energieträgern gewonnen. Analysiert man aber die Fortbewegung des Durchschnittsdeutschen, kann man gerade dem Konzept des Plug-in-Hybridautos doch so einiges abgewinnen

Bessere Luft in Städten – ohne Fahrverbote

Statistisch gesehen, bringt es Max Mustermann täglich auf 3,6 Wege mit etwa 41 zurückgelegten Kilometern. Knapp über die Hälfte aller Beförderungsaufgaben erfüllt das eigene Auto oder Motorrad. Die durchschnittliche tägliche Wegstrecke im motorisierten Individualverkehr beträgt dabei 16 Kilometer. Heißt im Klartext: Selbst bei Reichweiten von 30 bis 50 Kilometern, wie sie heute übliche Plug-in-Hybridfahrzeuge bieten, ließen sich die allermeisten Fahrten zur Arbeit oder zum Einkaufen problemlos meistern – rein elektrisch und lokal emissionsfrei. Dafür sind nur relativ kleine Akkus erforderlich, die sich auch mit gewöhnlichen Haushaltssteckdosen problemlos und in akzeptabler Zeit aufladen lassen. Würde man also Plug-in-Hybride und eine einfache, einphasige 16-Ampere-Ladeinfrastruktur in Garagen gesetzlich vorschreiben, wären unsere Umweltprobleme damit sicher nicht gelöst. Wohl ließe sich aber in absehbarer Zeit und mit höchst überschaubarem Aufwand die Luftqualität in den Städten erheblich verbessern. Volvos Initiative könnte damit zum Modellfall für die deutsche Politik werden: Denn ein Plug-in-Hybridgesetz wäre sicher einfacher durchzusetzen als die zurzeit eifrig diskutierten Fahrverbote.