

von Hirschhausen, Christian

**Article**

## Hybridautos fahren die Dreifach-Dividende ein: Kommentar

DIW Wochenbericht

**Provided in Cooperation with:**

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

*Suggested Citation:* von Hirschhausen, Christian (2008) : Hybridautos fahren die Dreifach-Dividende ein: Kommentar, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 75, Iss. 35, pp. 510-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/151658>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*



## Hybridautos fahren die Dreifach-Dividende ein

Von Christian von Hirschhausen\*

Schauen Sie mal genau hin, wenn auf der nächsten Urlaubsreise ein silbernes Auto geräuschlos an Ihnen vorbeigeleitet. Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist dies ein Toyota Prius, das erste in Serie produzierte „Hybridauto“ mit einer Kombination aus Verbrennungs- und Elektromotor. Der Prius steht dabei stellvertretend für eine Welle vor allem in Asien entwickelter Autos, die bis zu 100 Prozent mit elektrischem Strom angetrieben werden können. Damit wird zunehmend weniger von dem teuren und schmutzigen Stoff benötigt, dessen Siegeszug nach 150 Jahren zu Ende zu gehen scheint: Öl.

Ein „neues“ Phänomen? Nicht in den USA, wo bereits mehr als eine Million Hybridautos günstig und umweltfreundlich auf den Straßen rollen. Im Silicon Valley, der Innovationschmiede Kaliforniens, gehören Hybridautos inzwischen zum Standard. Und was heute in Kalifornien gilt, wird sich spätestens in fünf bis zehn Jahren auch bei uns durchgesetzt haben. Und das zu Recht, denn das Hybridauto verspricht bei vertretbaren zusätzlichen Anschaffungskosten gleich eine dreifache Dividende:

- Es weist erheblich geringere Kraftstoffkosten auf als die traditionellen Spritfresser. In Zukunft werden pro 100 Kilometer Fahrleistung etwa 20 Kilowattstunden benötigt, was Energiekosten von nur drei bis vier Euro entspricht.
- Das Hybridauto ist umweltfreundlicher, insbesondere wenn es mit Strom aus erneuerbaren Energien gespeist wird. Dies bezieht sich sowohl auf das global wirkende Kohlendioxid als auch auf lokale Schadstoffe wie Stickoxide, Ruß oder Feinstaub.
- Drittens erfüllt das Hybridauto auch die zunehmenden Ansprüche an den umweltfreundlichen Stadtverkehr, wie sie im Grünbuch der Europäischen Kommission von 2007 „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ gefordert werden. Hier zählt vor allem die geringe Lärmbelastung.

Der Siegeszug der Hybrid- und Elektroautos wird somit auch in Europa nicht zu bremsen sein. Verbleibende technische Herausforderungen, zum Beispiel die Kapazität der Batterien, erscheinen beherrschbar, insbesondere angesichts der Tatsache, dass mit dem Übergang zur Serienproduktion erhebliche Größen- und Lernvorteile für die Hersteller („learning by doing“) zu erwarten sind und damit geringere Kosten. Ein weiterer Aspekt: Mehr als 50 Prozent aller an einem Tag zurückgelegten Autokilometer in Deutschland entfallen auf Strecken von weniger als 40 Kilometern – also auf Kurzstrecken, die in absehbarer Zeit vollständig durch Elektromobilität abgedeckt werden können.

Die deutsche Automobilindustrie hat den Trend in Richtung Elektroauto bisher verpasst und versucht derzeit, verlorenes Terrain aufzuholen. Wenn die deutsche Automobilindustrie nicht das Schicksal ihres nordamerikanischen Pendant erleiden möchte – nämlich erhebliche Marktanteilsverluste gegenüber den asiatischen Herstellern –, sollte sie die Entwicklung von Hybrid- und Elektroautos mit dem Ziel nachhaltiger Marktdurchdringung verfolgen.

\* Prof. Dr. Christian von Hirschhausen ist Forschungsdirektor am DIW Berlin und leitet den Lehrstuhl für Energiewirtschaft und Public Sector Management an der TU Dresden.

**Impressum**

DIW Berlin  
Mohrenstraße 58  
10117 Berlin  
Tel. +49-30-897 89-0  
Fax +49-30-897 89-200

**Herausgeber**

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann (Präsident)  
Prof. Dr. Georg Meran  
(Vizepräsident)  
Prof. Dr. Tilman Brück  
Dr. habil. Christian Dreger  
Prof. Dr. Claudia Kemfert  
Prof. Dr. Viktor Steiner  
Prof. Dr. Gert G. Wagner  
Prof. Dr. Christian Wey

**Redaktion**

Kurt Geppert  
PD Dr. Elke Holst  
Carel Mohn  
Vanessa von Schlippenbach  
Manfred Schmidt

**Pressestelle**

Renate Bogdanovic  
Tel. +49 – 30 – 89789–249  
presse@diw.de

**Vertrieb**

DIW Berlin Leserservice  
Postfach 7477649  
Offenburg  
leserservice@diw.de  
Tel. 01805–19 88 88, 14 Cent/min.  
Reklamationen können nur innerhalb  
von vier Wochen nach Erscheinen des  
Wochenberichts angenommen werden;  
danach wird der Heftpreis berechnet.

**Bezugspreis**

Jahrgang Euro 180,-  
Einzelheft Euro 7,-  
(jeweils inkl. Mehrwertsteuer  
und Versandkosten)  
Abbestellungen von Abonnements  
spätestens 6 Wochen vor Jahresende  
ISSN 0012-1304  
Bestellung unter leserservice@diw.de

**Satz**

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

**Druck**

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –  
auch auszugsweise – nur mit  
Quellenangabe und unter Zusendung  
eines Belegexemplars an die Stabs-  
abteilung Kommunikation des DIW  
Berlin (Kundenservice@diw.de)  
zulässig.

Gedruckt auf  
100 Prozent Recyclingpapier.