

## Ifo-Studie zu Klima-Folgen. Kölner Physiker und Hans-Werner Sinn behaupten: E-Autos sind schlimmer als Diesel

[https://www.focus.de/auto/news/iwf-studie-physikprofessor-und-hans-werner-sinn-e-autos-umweltschaedlicher-als-diesel\\_id\\_10604434.html](https://www.focus.de/auto/news/iwf-studie-physikprofessor-und-hans-werner-sinn-e-autos-umweltschaedlicher-als-diesel_id_10604434.html)



Elektroautos entlasten die deutsche Klimabilanz nach einer Studie des Kölner Physikprofessors Christoph Buchal nur auf dem Papier - in Wirklichkeit erhöhten sie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß sogar.

- Am Mittwoch veröffentlichte das Ifo-Institut in [München](#) eine Studie zum Thema E-Autos
- Ein Tesla soll der Studie nach mehr CO<sub>2</sub> als ein Diesel-[Mercedes](#) ausstoßen

Sobald der CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei der Herstellung der Batterien und der deutsche Strommix in der Rechnung berücksichtigt werde, belaste ein E-Auto das Klima um 11 bis 28 Prozent mehr als ein Dieselauto, heißt es in der am Mittwoch vom Ifo-Institut in München veröffentlichten Studie.

### Elektroauto: Hoher Energieeinsatz bei Batterieproduktion

Lithium, Kobalt und Mangan für die Batterien würden mit hohem Energieeinsatz gewonnen und verarbeitet. Eine Batterie für einen [Tesla Model 3](#) belaste das Klima mit 11 bis 15 Tonnen CO<sub>2</sub>. Bei einer Haltbarkeit des Akkus von zehn Jahren und einer Fahrleistung von 15.000 Kilometern im Jahr bedeute allein das schon 73 bis 98 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer, rechneten die die Studienautoren Buchal, Hans-Dieter Karl und Hans-Werner Sinn vor.

Dazu kommen noch die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Stroms. In Wirklichkeit stoße der Tesla zwischen 156 und 181 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus und damit deutlich mehr als ein vergleichbarer Diesel-Mercedes, sagen die Autoren der Studie. Auch bei den Diesel-Werten wurde die gesamte Produktionskette berücksichtigt.

### Elektroautos mit null Emission? Eine "Täuschung"

Dass die [europäische](#) Politik Elektroautos als Null-Emission-Autos einstufe, sei eine Täuschung, kritisierten die Forscher. Der ab 2030 vorgeschriebene CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 59 Gramm pro Kilometer entspreche einem Verbrauch von 2,2 Liter Diesel oder 2,6 Liter Benzin je 100 Kilometer und sei "ingenieurtechnisch unrealistisch".

Deshalb müssten die Autobauer bald den Großteil ihrer Autos als E-Autos an die Kunden bringen. Für das Klima besser wären mit Methan betriebene Ottomotoren, ihr CO<sub>2</sub>-Ausstoß sei um ein Drittel niedriger als der eines Diesels.