MEHR WEITSICHT

Liebe Leserin, lieber Leser,

E-Autos gehören längst nicht mehr nur zum guten Ton, sondern werden selbstverständlich als Erweiterung des bestehenden Portfolios präsentiert. Dabei kristallisiert sich immer mehr als Gewissheit heraus, dass die Verbindung von E-Maschine und Verbrennungsmotor – sei es als Range Extender oder als Hybrid – schon in Hinblick auf die Akzeptanz der Kunden zumindest für die kommenden Jahre das erfolgreichere Konzept sein dürfte. Dennoch ist es gut, dass die Zahl der E-Autos beständig zunimmt, denn nur so kann diese Technologie nachhaltig im Markt eingeführt werden. Flankierend bleibt zu hoffen, dass sich die CO₂-Bilanz im deutschen Strommix von derzeit rund 560 g/kWh deutlich verbessert. Nur dann würde E-Mobilität umweltpolitisch wirklich Sinn machen.

Das alles ist nichts wirklich Neues. Neu ist aber, dass mit Hyundai plötzlich ein Hersteller ein Brennstoffzellenfahrzeug präsentiert, mit der festen Absicht, dieses binnen Jahresfrist auch auf den Markt zu bringen. Auch andere OEMs wären in der Lage, die zweifellos effiziente Brennstoffzellentechnik in Serie zu produzieren. Mercedes wäre technologisch so weit, ebenfalls 2015 in Serie zu gehen. Der Konzern wartet aber noch ab: Die Infrastruktur dürfte, so die Stuttgarter, erst frühestens 2017 so weit sein.

Genau hier liegt der Hase im Pfeffer, denn ein fester Wille seitens der Politik, der Erzeuger und der Infrastrukturbetreiber ist nicht zu erkennen. Lippenbekenntnisse gibt es zuhauf, doch es ist offensichtlich bequemer und populärer, die Hersteller zu immer größeren Anstrengungen in puncto Abgasreinigung und Kraftstoffverbrauch zu zwingen, als die Problematik von der zugegeben ebenso komplexen Seite der alternativen Kraftstoffe beziehungsweise deren Distributionsnetz her anzugehen. Dabei liegen die Lösungen geradezu auf

dem Präsentierteller. Wasserstoff in größeren Mengen aus regenerativen Energien zu produzieren, ist technisch machbar, wenn man es denn will. Und Wasserstoff als Abfallprodukt entsteht in der chemischen Industrie zum Beispiel bei der Chlorproduktion in relevanten Mengen. Wie dieses Abfallprodukt gereinigt und als Kraftstoff genutzt werden kann, zeigt das Beispiel Frankfurt/Main: Die dortige öffentliche Wasserstofftankstelle nutzt Wasserstoff, den das Chemieunternehmen Infraserb reinigt und zur Verfügung stellt. Das Potenzial, Wasserstoff emissionsfrei oder zumindest emissionsarm in großen Mengen bereitzustellen, ist vorhanden. Um diese Technologie aber nachhaltig in den Markt zu bringen, bedarf es erheblicher Anstrengungen beim Ausbau des Distributionsnetzes. Diese Aufgabe können Hersteller und Zulieferer nicht allein schultern. Es bedarf vielmehr politischer Weitsicht und Rückgrat, um zu verhindern, dass eine effiziente und zukunftsweisende Antriebstechnologie weiter ein Schattendasein fristet.

Herzlichst, Ihr

DR. ALEXANDER HEINTZEL, Chefredakteur
Wiesbaden, 16. September 2013

Sound of Silence

Geben Sie unseren Schwingungsdämpfern was zu tun. Winkelmann Know-How in der Auslegung und Projekterfahrung sorgen für „Good vibrations“.

Winkelmann
Powertrain Components

www.winkelmanpowertrain.de