



© Pauline Bonnke | Fraunhofer IPA

Prof. Dr.-Ing. Michael Bargende
Ordinarius für Fahrzeugantriebe am
Institut für Fahrzeugtechnik Stuttgart
(IFS) der Universität Stuttgart

Nichts wird so schnell wieder so sein, wie es war ...

Wenn Sie diese Zeilen lesen, dann hoffe ich sehr, dass wir uns wieder auf dem Weg in die Normalität befinden und die Corona-Krise wenigstens ein kleines Stück Wegs hinter uns liegt. Verbunden damit ist auch die Hoffnung, dass wir einigermaßen glimpflich davongekommen sein werden. Es ist aber zu befürchten, dass die Erholung der Wirtschaft sehr viel schwieriger und eine viel längere Zeit in Anspruch nehmen wird, als es nach der Weltwirtschaftskrise 2009 der Fall war.

Nach der Corona-Krise wird dann auch wieder die globale Erderwärmung ins Blickfeld rücken und damit die Reduzierung der CO₂-Emissionen. Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen werden während der Corona-Krise sehr deutlich gesunken sein, mit der Rückkehr zur Normalität werden sie aber natürlich wieder steigen. Die Menschen werden wieder mit dem Auto zur Arbeit, auf Geschäftsreise und in den Urlaub fahren.

Was wird anders sein? Viele Menschen werden weniger Geld zur Verfügung haben, was zwei Effekte haben wird: Zum einen werden sie ihr Auto länger behalten und weniger Neuwagen kaufen. Zum anderen werden sie beim Neuwagenkauf ganz besonders auf den Preis achten. Keine guten Zeiten für die Einführung der Elektromobilität, prophezeie ich. Wie sollen da die in der AG 1 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität definierten, ehrgeizigen Reduktionsziele bis 2030 erreicht werden?

Meines Erachtens gibt es nur eine sozialverträgliche Lösung: Der CO₂-Ausstoß im Fahrzeugbestand muss reduziert werden! Und das geht nur mit synthetischen Kraftstoffen. Noch nie waren sie so notwendig wie jetzt! Die politischen Entscheider müssen eine ehrliche CO₂-Vermeidungsstrategie fahren und synthetische Kraftstoffe als CO₂-Minderung im Verkehr anerkennen. Damit würden sie endlich Investitionssicherheit schaffen, damit die Produktionswerke gebaut werden.

Sonst werden die CO₂-Ziele im Verkehr wieder nicht erreicht werden und der Kraftstoffabsatz an den Tankstellen nicht sinken. Aber dann ist es zu spät. Es dauert Jahre bis so viel synthetischer Kraftstoff produziert werden kann, um damit eine spürbare Wirkung zu erzielen. Die Produktion darf dabei gerne in Ländern dieser Erde geschehen, wo die Sonne fast immer scheint. Dann ist der Wirkungsgrad als „Motorenkraftstoff“ auch ziemlich der Gleiche, als ob der angelieferte Kraftstoff erst wieder in elektrischen Strom gewandelt wird, um damit dann elektrisch fahren zu können. Wenn man dann noch den CO₂-Footprint der Produktion großer Batterien mit einrechnet, brauche ich Ihnen nicht zu sagen, welche Antriebstechnologie die bessere CO₂-Bilanz für längere Fahrstrecken hat.