Weichen stellen

Liebe Leserin, lieber Leser,

Deutschland hat zum 1. Juli dieses Jahres die EU-Ratspräsidentschaft übernommen. Natürlich wird es im zweiten Halbjahr 2020 erst einmal um die Aufarbeitung der Corona-Krise gehen, doch auch den Umweltschutz hat sich Bundeskanzlerin Angela Merkel auf die Fahnen geschrieben. Nun wird sich zeigen, wie unterschiedlich die Lösungen in der Europäischen Union aussehen müssen. Der deutsche Weg mit einer vorrangigen Förderung von Elektromobilität wird dabei aller Voraussicht nach nicht bestehen können. Und auch die nachträgliche, eher vorsichtige Berücksichtigung von Wasserstoff genügt nicht.

Dabei ist die Förderung von grünem Wasserstoff aus erneuerbaren Energien natürlich eine gute Idee. Überstromkapazitäten lokal zu speichern, erscheint sinnvoll – genauso die staatliche Unterstützung beim Aufbau der Infrastruktur für saubere Energiespeicher. Allerdings wird dieser Aufbau enorme Mengen fossiles CO₂ freisetzen, anstatt, wie geplant, die Emission von Treibhausgas zu verringern. Zudem ist die Flotte an Brennstoffzellenfahrzeugen für eine wirksame Verringerung der Emissionen ebenso irrelevant, wie die langsam anwachsende Anzahl von Elektrofahrzeugen, auf die die deutsche Regierung so unbedingt ihre Hoffnungen legt. Auch hier setzt der Aufbau von Produktionskapazitäten und Infrastruktur selbst mittelfristig viel mehr CO₂ frei, als eingespart werden kann.

Vielleicht lenken ja die europäischen Partner den Blick unserer Kanzlerin auf das Wesentlichste und größte Sparpotenzial: die Bestandsflotte von 263 Millionen Fahrzeugen in Europa, von denen weniger als 10 % mit einem

alternativen Antrieb ausgestattet sind. Selbst wohlwollende Analysten gehen nicht davon aus, dass dieser Anteil bis 2030 auf mehr als 30 % steigt.

Es ist nicht schwer zu begreifen: Wenn eine viertel Milliarde Fahrzeuge CO₂-neutral fährt, hat das einen echten Einfluss auf das Klima. Mit synthetischen Kraftstoffen wäre das darstellbar. Um die zu produzieren, benötigen wir viel Energie und auch viel Wasserstoff, die Förderung ist also sinnvoll. Nur muss das Gas eben zu flüssigen Kraftstoffen weiterverarbeitet werden, um es für die Bestandsflotte bereitzustellen. Die Technologien und die Infrastruktur dafür existieren, die Produktionskapazitäten sind allerdings noch aufzubauen. Mit Hilfe aller Partner in Europa sollte das doch zu schaffen sein.

Viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe der MTZ.

Marc Ziegler
Stellvertretender Chefredakteur

Innovative Kraftstoffverteilersysteme

Winkelmann Automotive ist einer der innovativsten Hersteller von Kraftstoffverteilersystemen für Ottomotoren und gehört weltweit zu den führenden Anbietern.

In Zusammenarbeit mit unseren Kunden entwickeln und produzieren wir Komponenten für Kraftstoffsysteme.

Durch den Einsatz hochwertiger Edelstähle sind unsere millionenfach bewährten Kraftstoffverteilersysteme beständig gegen korrosive Kraftstoffe und steigende Einspritzdrücke.

Winkelmann Powertrain Components GmbH + Co. KG
Schmalbachstraße 2, 59227 Ahlen
Tel: +49 (0) 23 82 856-0

winkelmann-automotive.com

WPC WINKELMANN
POWERTRAIN COMPONENTS