



Prof. Dr. h.c. Helmut List
Vorsitzender der Geschäftsführung
AVL List GmbH

© Big Shot | Christian Jungwirth

Machen wir das Richtige auch richtig?

Die vollständige Defossilisierung des Verkehrs, der Industrie, eigentlich unseres gesamten Lebensumfelds bis 2050 ist eine der wichtigsten Aufgaben der nächsten Jahrzehnte. Gleichzeitig müssen bereits in den kommenden Jahren die CO₂-Emissionen so schnell als möglich gesenkt werden. Die große Herausforderung ist es daher, Wege zu finden, die eine rasche Umstellung auf CO₂-neutrale Technologien – sowohl der Antriebe als auch der Antriebsenergien – ermöglichen und in einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise umgesetzt werden können. Effizienz und Effektivität klimapolitischer Maßnahmen sind Kern- und Angelpunkt eines erfolgreichen Klimaschutzes.

Gerade im automobilen Bereich ist hier eine umfassende Betrachtung erforderlich, die sich nicht nur auf die Neufahrzeuge konzentriert, sondern auch die CO₂-Reduzierung der Bestandsflotte nicht aus den Augen verliert. Dabei sollten alle technischen Wege zur Absenkung der Emissionen verfolgt werden. So können auch zum Beispiel verbesserte hybridisierte Antriebe mit vergleichsweise niedrigen Investitionen schon kurzfristig wesentliche Beiträge leisten.

In Europa birgt die starke Fokussierung auf verkehrsbedingte CO₂-Emissionen in einer vereinfachten Tank-to-Wheel-Betrachtung Risiken. „ICE-free is not CO₂-free“ – es muss der gesamte Lebenszyklus eines Fahrzeugs und damit der CO₂-Footprint von der Produktion über die Nutzung bis zum Recycling betrachtet werden. Erfolgsentscheidend ist die technisch und zeitlich opti-

male Kopplung aller Maßnahmen in den einzelnen Sektoren mit Priorisierung der Energiebereitstellung, um möglichst bald ausreichend Grünstrom zu produzieren.

Hinsichtlich CO₂-neutraler Primärenergie hat Europa zwar eine gute Startposition, jedoch im globalen Vergleich nicht die günstigsten Voraussetzungen für den weiteren Ausbau der regenerativen Energieproduktion. So liefert etwa eine vergleichbare Solaranlage in den MENA-Staaten den rund doppelten, eine Windturbine in Chile den rund dreifachen Ertrag. Durch die Erschließung und Nutzung sonst nicht verwertbarer regenerativer Energiequellen außerhalb Europas erhöhen sich die Chancen für synthetische Kraftstoffe und eröffnen hinsichtlich einfacher Verteilung aber auch strategischer Lagerfähigkeit (Stichwort: Jahresbedarf) neue Perspektiven. Bei globaler Betrachtung stellen sie damit nicht nur einen integralen Teil einer voll regenerativen Energiewirtschaft dar, sondern bilden mit CO₂-neutralen Kohlenwasserstoffen auch die Basis für eine nachhaltige chemische Industrie.

Ist die Frage klimarelevanter CO₂-Reduzierung mit den derzeitigen gesetzgeberischen Ansätzen schon umfassend beantwortet? Wohl kaum – das Thema wird auch in Zukunft eine anspruchsvolle und wichtige Aufgabenstellung bleiben. Für AVL bedeutet das nicht nur eine konsequente Erweiterung des Portfolios über das Fahrzeug hinaus, sondern auch der Grundausrichtung – vom Design-to-Function über Design-to-Cost hin zum Design-to-CO₂.