

GRÜN GERECHNET

Liebe Leserin, lieber Leser,

um es gleich zu Beginn klarzustellen: Die Elektrifizierung des Antriebs ist wichtig, um CO₂ und Emissionen zu senken. Eine elektrische Unterstützung der Verbrennungsmaschine, je nach Fahrzeugkategorie mit 48 V, als HEV oder PHEV macht absolut Sinn – und auch reine BEVs werden ihre Nische finden. Die Ingenieure und Unternehmen hierzulande sind also gut beraten, auf diesem Gebiet weiter zu forschen und zu entwickeln, um auch bei BEVs technologisch vorne mit dabei zu sein und die globalen Leitmärkte entsprechend bedienen zu können.

Allerdings sei die Frage erlaubt, was denn nun die Leitmärkte sind, und vor allem, ob BEVs nun wirklich zur Senkung von CO₂ und Emissionen beitragen. Auffallend ist, dass vor allem in der politischen Diskussion E-Fahrzeuge „grün gerechnet“ werden und diese Auffassung auch die öffentliche Meinung bestimmt. Dabei wird bewusst vermieden, die tatsächliche Umweltbelastung von Elektrofahrzeugen zu thematisieren.

Tatsache ist, dass 2013 Kohle knapp 45 % des deutschen Strommix bestimmte. Der Anteil der Braunkohle hieran betrug knapp 26 % mit steigender Tendenz, denn weitere Braunkohlekraftwerke sind geplant oder im Bau. Der CO₂-Ausstoß bei der Stromerzeugung in Deutschland lag 2012 bei 576 g/kWh – dies sind 46 g mehr als im Jahr 2010. Das bedeutet umgerechnet auf beispielsweise die CO₂-Bilanz eines Smart Fortwo, dass der 0,8-l-Diesel mit 128 g/km deutlich besser dasteht als der baugleiche E-Smart, der mit 135 g/km zu Buche schlägt. Es erscheint reichlich unlogisch, lokal CO₂ zu reduzieren, wenn gleichzeitig national und global das Gegenteil dessen erreicht wird. Bei derartigen Umweltkosten wird

klar, dass zumindest Deutschland kein Leitmarkt für die E-Mobilität ist oder demnächst sein wird.

Sowohl auf der ATZlive-Tagung „Der Antrieb von Morgen“ als auch auf dem „Internationalen Motorenkongress“, den ATZlive gemeinsam mit dem VDI Wissensforum veranstaltet, waren sich namhafte Referenten und die Teilnehmer darüber einig, dass die Elektrifizierung des Antriebs natürlich eine wichtige technologische Weiterentwicklung darstellt, dass aber auch der tatsächliche ökologische Fußabdruck beachtet, bewertet und kommuniziert werden muss. Die politischen Treiber der E-Mobilität könnten sich hiervon ruhig mal eine große Scheibe abschneiden: Mehr fachliche Tiefe und sachliche Kommunikation statt Propaganda stünden ihnen sicherlich gut zu Gesicht.

Herzliche Grüße, Ihr



DR. ALEXANDER HEINTZEL, Chefredakteur
 Wiesbaden, 24. Februar 2014



Wir entwickeln, was bewegt

IAV – Ihr Partner für Automotive Engineering

- Antriebselektronik
- Cockpit
- Fahrwerk
- Getriebe
- Elektrifizierung Antriebsstrang
- Energieversorgung
- Exterieur und Sicherheit
- Integrale Fahrzeugfunktion
- Interieur
- Methoden und Tools
- Mobility
- Powertrain Integration
- Product Lifecycle
- Vehicle Electric/Electronic
- Verbrennungsmotor

Mehr zu unserer einzigartigen Kompetenzbreite erfahren Sie auf www.iauv.com