



© Schaeffler

Dipl.-Ing. Uwe Wagner
Vorstand Forschung und Entwicklung
der Schaeffler AG, ATZ-Beirat

Technischer Wandel in Zeiten nach Corona

Die Corona-Pandemie hat die Automobilindustrie global ausgebremst und verschärft die Bedeutung des richtigen Technologie-Fokus. Die individuelle Mobilität an sich wird nicht an Bedeutung verlieren, aber mit welchen Technologien werden wir uns zukünftig fortbewegen? Welche Innovationen lohnt es sich weiterzuentwickeln? Auch wenn Corona die grundsätzlichen Trends nicht fundamental verändert hat, sind diese Fragen heute aufgrund der finanziell härteren Rahmenbedingungen wichtiger denn je. Für das „New Normal“ sind ein starkes eigenes Einschätzungsvermögen und ein ausgewogenes Entwicklungsportfolio daher grundlegende Voraussetzungen.

Ungebrochen ist das Bekenntnis zur Erreichung der Klimaziele, doch durch die makroökonomischen Auswirkungen der Corona-Krise hat sich das Spannungsfeld zwischen Luftqualität und Klimaschutz einerseits und einem zielführenden Umstellungsszenario auf die Elektromobilität andererseits verschärft. Umso wichtiger ist ein ausgewogenes Entwicklungsszenario für den Antriebsstrang. Ein Split mit 30 % Elektro-, 40 % Hybrid- und 30 % Verbrennungsmotor-Fahrzeugen bei den Neuzulassungen im Jahr 2030 scheint zielführend, da er sowohl einen schnellen Aufbau der E-Mobilität fördert als auch die noch vorhandenen Potenziale der Verbrennungsmotorentechnologie ausschöpft.

Klimaziele lassen sich nachhaltig aber nicht nur durch Tank-to-Wheel-Maßnahmen erreichen, eine starke Kopplung mit dem

Energiesektor ist alternativlos. Die aktuellen globalen „Current Policy“-Ziele liegen hier noch weit unter den Forderungen des „Sustainable Development Scenario“. Um diese zu erreichen, wird es alternative Energieträger brauchen. Dabei werden Wasserstoff und alternative Kraftstoffe eine zentrale Rolle spielen. Grüner Wasserstoff bietet daher ein enormes Potenzial für alle Mobilitäts-sektoren: von Pkw und Nutzfahrzeugen über Bahn- und Schiffsanwendungen bis hin zu Lösungen in der Intralogistik.

Einige Fragezeichen hat Corona bei dem zweiten großen Trend aufgeworfen, dem automatisierten Fahren. Allerdings gibt es neben den Diskussionen über eine eventuelle Verschiebung der Marktrealisierung auch positive Zeichen, speziell auf der regulatorischen Ebene. So hat die Wirtschaftskommission für Europa der UN (UNECE) in 2020 erstmals eine international gültige Regel für die Typgenehmigung einer automatisierten Fahrfunktion auf SAE-Level 3 verabschiedet. Außerdem gibt es Sektoren wie den Schwerlastbereich, in denen das Fahren auf Level 3 oder 4 noch größere wirtschaftliche Vorteile bietet und demzufolge mit Nachdruck entwickelt wird. Daher wird auch diese Entwicklung nach Corona strategisch nicht an Bedeutung verlieren. Eine eventuelle Zurückstellung bei einigen Playern werden andere zur Schaffung entscheidender Wettbewerbsvorteile nutzen, und die Marktchancen für Schlüsseltechnologien wie etwa das Drive-by-Wire werden wachsen. Innovation wird nach Corona nicht an Bedeutung verlieren.