

# Schlagabtausch

Liebe Leserin, lieber Leser,

batterieelektrische Fahrzeuge werden weder attraktiver noch sauberer, nur weil bei Verbrennungsmotoren schön gerechnet und bei Abgaswerten betrogen wird. Nicht die Autohersteller und die Politik, sondern die Gerichte werden in den Betrugsfällen aufklären, während die Automobilindustrie und Interessensvertreter sowie Entscheider aus Umwelt-, Mobilitäts- und Energieressorts konstruktiv an Lösungen und an Perspektiven arbeiten sollten.

Destruktiv und nicht konstruktiv: So nehme ich derzeit den Schlagabtausch zweier Fronten wahr, den es im Zuge der zahlreichen Perspektiven bei beiden Antriebsarten aus fachlichen Gründe gar nicht geben dürfte. Aber aus emotionalen Gründen gibt es den Kampf – von Verlust- und Zukunftsängsten getrieben. Mahnende Worte kommen aus der Fraktion der Verbrennungsmotor-Lobbyisten, die zwar zu Recht die derzeit noch ungünstige Energiebilanz von Elektroautos kritisieren, aber selber nichts Besseres vorweisen können. Wer im Glashaus sitzt, sollte nicht mit Steinen werfen.

E-Autos sind keine Ökomobile. Ihr „Carbon Footprint“ ist unter anderem abhängig von der Art der Stromerzeugung. Allerdings wird sich der Energiemix in Richtung der intelligenten Verteilung von mehr regenerativ erzeugtem Strom weiterentwickeln. Und heute bereits kann der Elektronaut sauberen Strom einkaufen. Diesel und Benzin lassen sich hingegen noch nicht mit Sonnen- oder Windkraft herstellen. Doch Perspektiven, um auch Verbrennungsmotoren sauberer und effizienter zu betreiben, es gibt sie seit Jahrzehnten. Mit Erdgas und Flüssiggas spart man aufwendige Abgasreinigungen beim Benziner. Lediglich fehlende Tankstellen galten hier als Totschlagsargument.

Die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe begann fulminant, und sie ist genauso wieder gestorben. Jetzt wird wiederbelebt. Wobei der hohe Energieaufwand zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe eingerechnet werden muss. Ja, auch die Herstellung beispielsweise von Akkus ist energieintensiv. Aber ebenso die Herstellung von den 3000 Teilen, die in einem diesel- oder benzingetriebenen Fahrzeug verbaut sind. Übrigens 2000 Teile mehr als in einem Elektroauto. Dies gehört doch auch in einen fairen Vergleich.

Viele Argumente und Gegenargumente ließen sich ergänzen, auch wissenschaftlich fundiert. Doch ein derartiger Schlagabtausch bringt überhaupt nichts. Denn die Antriebswende ist an die Verkehrs- und Energiewende gekoppelt. Hier müssen „beide Parteien“ parallel für die besten Lösungen kämpfen, aber nicht gegeneinander. Eine sehr schwierige Aufgabe für etablierte Automobilhersteller, denn sie befinden sich in einem knallharten Interessenskonflikt: zwischen Aufbau, Abbau und Umbau.



**Markus Schöttle**  
Stellvertretender Chefredakteur



# Grüne Welle?

## Beginnt in der Entwicklung.

Die Zukunft fährt elektrisch. Geringe Reichweite und lange Ladedauer bremsen jedoch aus. Mit energieeffizienten Batteriemanagementsystemen schalten wir Antriebe auf grün und möchten Menschen für saubere Mobilität begeistern. Von der Entwicklung Ihrer spezifischen Betriebs-, Bordnetz- und Ladestrategie bis hin zum prediktiven Reichweitenmanagement sorgen unsere Experten für freie Fahrt. Weil wir an Technologien arbeiten, die uns alle voran bringen.

ITK Engineering GmbH – Ihr Partner für saubere System- und Softwarelösungen.

[www.itk-engineering.de](http://www.itk-engineering.de)

