Schnell handeln

Liebe Leserin, lieber Leser,

um den großen Zwischenschritt auf dem Weg zur Erreichung der Pariser Klimaziele 2050 zu erreichen, muss Deutschland bis 2030 real 80 Millionen t CO₂ einsparen. Der Hauptanteil dieser Reduktion muss aus der Elektromobilität kommen. Laut Hochrechnung sind hierfür 7 bis 10 Millionen Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride notwendig. Aber selbst damit werden wir sehr wahrscheinlich nur 22 bis 25 Millionen t CO₂ einsparen. Schaut man sich aktuelle Marktanläufe von E-Fahrzeugen, zum Beispiel in China an, dann ist das eine echte Herausforderung. Bis 2030 werden aller Voraussicht nach in Deutschland rund 37 Millionen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ohne Plug-in-Technik im Bestand sein, die nun die restlichen 55 bis 60 Millionen t CO₂ einsparen müssen. Das wird nur durch massiven Einsatz von Biokraftstoffen im Blending und synthetischen Kraftstoffen sowie Wasserstoff gelingen.

Gleichzeitig wird die gesamtheitliche Betrachtung der Umweltbelastung durch ein Fahrzeug immer relevanter. So ist zu erwarten, dass sich China als größter Markt in Kürze von einer Tank-to-Wheel- oder Well-to-Wheel-Betrachtung verabschieden und künftig eine Cradle-to-Cradle-Betrachtung zugrunde legen wird. Damit steigt der ökologische Fußabdruck eines E-Fahrzeugs erheblich an, weshalb China stark auf synthetische Kraftstoffe setzen wird. Hier ist Europa gefordert, auch bei der Einführung solcher Kraftstoffe endlich Vollgas zu geben.

Was heißt das aber für das produzierende Gewerbe? Zum einen wird die Komplexität sicher nicht geringer, aber

durch eine Fokussierung auf drei Kerntechnologien – Elektro-, Verbrennungsmotor und Brennstoffzelle – kalkulierbarer. Zum anderen wird eine gesamtheitliche Betrachtung zu einem Nachdenken im Bereich der verwendeten Werkstoffe, nicht nur für Batterien, sondern auch für Karosserie und Chassis führen. Im zunehmenden Leichtbau gern eingesetzte hybride Werkstoffe werden im Sinn einer systemischen Betrachtung künftig (hoffentlich) kritischer beurteilt werden. Das ist gut für den Metallbau, der ja schließlich ebenso gut Leichtbau beherrscht. Insofern wären das eigentlich gute Aussichten, gäbe es da nicht einen großen Unbekannten: den politischen Entscheidungsprozess. Soll Paris 2050 gelingen, ist schnelles Handeln dringend notwendig, um belastbare Perspektiven zu schaffen.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre der aktuellen ATZproduktion.

Dr. Alexander Heintzel
Chefredakteur

FORSCHUNG. WISSEN. FORTSCHRITT.

Die Zukunft entwickeln – die Produktionsanlagen von heute müssen zukünftigen Anforderungen gerecht werden. Das ist die Herausforderung bei der Herstellung von Fahrzeugen. Innovationen für Fertigungsprozesse, Ressourcennutzung, Effektivität der Wertschöpfungsketten sowie zunehmende Automatisierung und Digitalisierung bestimmen die intelligente Automobilproduktion. ATZproduktion bietet hochaktuelle Informationen aus Forschung und Entwicklung und berichtet technisch fundiert über alle Themen der gesamten Fahrzeugherstellung. Nutzen Sie zusätzlich zu den Printausgaben das **interaktive E-Magazin** und profitieren Sie von der einzigartigen **Wissensdatenbank des Onlinearchivs mit pdf-Download**.

ATZ produktion

www.mein-fachwissen.de/ATZproduktion