

GSV Forum zur Dekarbonisierung: Der Vielfalt gehört die Zukunft

Weltweit nur vier Prozent der Energie aus erneuerbarer Energiequellen

Beim GSV Forum „Energiewende - Potentiale alternativer Kraftstoffe“ gingen Keynote Speaker Jens **Müller-Belau**, Energy Transition Manager der Deutschen Shell Holding, und ein hochrangig besetztes Expertenpodium der Frage nach, wie die immer restriktiver werdenden politischen Vorgaben erfüllt und die Dekarbonisierung im Verkehrssektor Realität werden können. Was ist in absehbarer Zukunft machbar?

Jens **Müller-Belau** betonte in seiner Keynote, dass die Dekarbonisierung als globales Thema gesehen werden müsse. Nur vier Prozent der weltweiten Energieproduktion kommen zurzeit aus erneuerbaren Quellen. Das beschlossene Limit für die Erderwärmung sei jedenfalls eine „gigantische Herausforderung“. Shell habe sich längst von einem Ölunternehmen zu einem breit aufgestellten Energieunternehmen weiterentwickelt. So habe man z.B. 18 Milliarden Dollar in eine Gasverflüssigungs-Anlage (GTL, Gas to Liquid) investiert, deren Kapazität einer großen Raffinerie entspricht und die bis heute weltweit die einzige Anlage dieser Größenordnung ist.

Der Verbrennungsmotor hat, so Müller-Belau, durchaus noch Potential, es braucht aber eine Weiterentwicklung bei den Kraft- und Schmierstoffen. Bei Shell glaubt und hofft man, dass Wasserstoff in der Mobilität eine große Rolle spielen kann. Allerdings: derzeit gibt es weltweit (!) nur 290 Wasserstofftankstellen. Und: Wasserstoff macht nur Sinn, wenn er nachhaltig (durch Elektrolyse mittels „grünem“ Strom) erzeugt wird. Heute werden noch rund 95% aus fossilen Energieträgern erzeugt.

Bei der Podiumsdiskussion waren sich die Experten einig, dass zukünftig alle Antriebsformen - konventionelle und alternative - nebeneinander bestehen werden, letztendlich wird der Kunde entscheiden. Bei schweren Fahrzeugen wird es in absehbarer Zukunft keine Alternative zum Diesel geben. Gas könnte eine Brückentechnologie sein, so u.a. Sektionschef Michael Losch, wurde vom Konsumenten aber bislang nur wenig angenommen. „Die Fahrzeuge waren nicht attraktiv, es hapert beim Fahrzeugvertrieb und es fehlt immer noch ein flächendeckendes Tankstellennetz“ (Lars Hentschel, VW). Franz Weinberger wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Stadt Salzburg ihre Linienbusse mit Gas betreibt, Wien hingegen wieder auf Dieselbusse zurückgegangen ist.

Zitate aus der Podiumsdiskussion:

Lars **Hentschel**, Leitung Vorentwicklung Ottomotoren, VW AG Wolfsburg:

„Was absolut nicht geht in der Energiepolitik, ist, alle zehn Jahre die Pferde zu wechseln und wieder etwas Neues zu machen.“

„In den nächsten Jahren werden wir massiv in batterieelektrische Produkte einsteigen. Gleichzeitig wollen wir im Verbrennungsmotorbereich effizienter arbeiten und massiv in Erdgas investieren.“

Martin **Rothbart**, Senior Business Manager, AVL List GmbH:

„In der öffentlichen Diskussion wird leider keine saubere Unterscheidung in elektrifiziert und rein elektrisch fahren gemacht. AVL hat schon vor über 20 Jahren mit der Fahrzeugelektrifizierung begonnen und macht heute 30 Prozent des weltweiten Umsatzes damit.“

„Wir gehen davon aus, dass 2030 ca. 50-70% aller Fahrzeuge elektrifiziert sein werden. Die Hybridisierung wird voranschreiten. Schließlich macht die Elektrifizierung den Verbrennungsmotor sauberer.“

Michael **Losch**, Sektionschef Energie und Bergbau, BMNT:

„In Österreich haben wir bei der Energieerzeugung aus Windkraft und Sonnenenergie das Problem der nicht ständigen Verfügbarkeit, weshalb wir für die Versorgungssicherheit Gaskraftwerke in Bereitschaft

brauchen. Wind steht in Österreich nur durchschnittlich 2000 Stunden, die Sonne nur 1200 Stunden pro Jahr für die Stromerzeugung zur Verfügung. Dennoch wollen wir bis 2030 100% erneuerbar hergestellten Strom in Österreich erreichen. Für gewisse Wochen im Jahr wird es jedoch die bereits erwähnten Netzreserven benötigen. Wenn uns das gelingt, sind wir wirklich Vorreiter.“

„Die derzeitige Regierung betont stark die freie Entscheidung des Konsumenten. Es wird keine Zwangsmaßnahmen geben.“

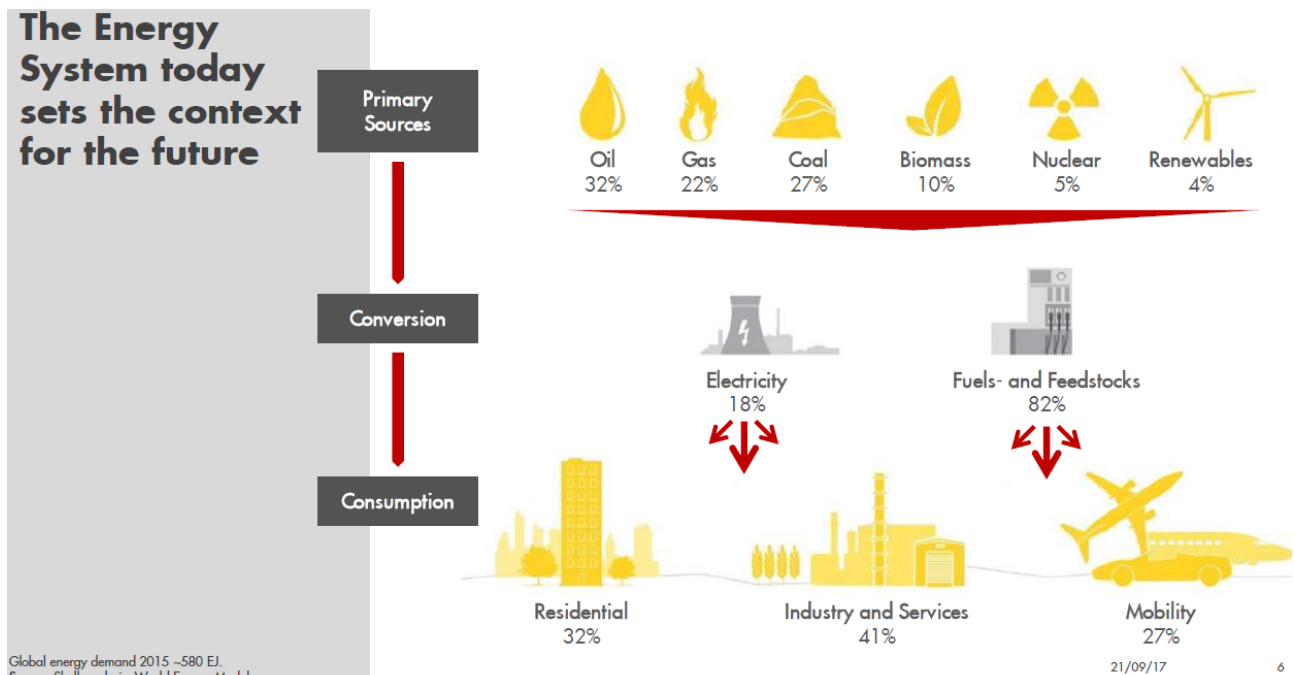
Franz Weinberger, MAN, Sprecher der Nutzfahrzeugimporteure in Österreich:

„Rein elektrisch fahrende Busse und LKW sind noch kein Business Case, die Kunden verlangen aber danach - aus Furcht, irgendwann nicht mehr in die Ballungsgebiete fahren zu dürfen. Derzeit befinden wir uns allerdings in einer Feldversuchsphase und nicht in einer Serienproduktion, wir sind somit weit von einer raschen Austauschphase entfernt. Am schnellsten wird Elektromobilität bei den Bussen Einzug halten.“

„Der Nutzfahrzeugmarkt funktioniert nach anderen Kriterien als beim PKW, da geht es weniger um Emotionen, es geht rein um die Wirtschaftlichkeit. Alles, was ich tue, muss sich im Betrieb rechnen. Und dabei hat sich der Dieselmotor klar durchgesetzt.“

Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV, hält abschließend fest, dass seitens der Politik realistische und planbare Ziele für die Zukunft vorgegeben werden müssen. Wesentlich sind ein technologieneutraler Zugang und das weitere Bekenntnis zu leistbarer Mobilität.

Fotos zu dieser Veranstaltung unter: http://www.gsv.co.at/?page_id=172



Das heutige Energiesystem (Grafik: Shell)

Rückfragehinweis
Dipl.-Ing. Mario Rohrer
Generalsekretär
GSV – Die Plattform für Mobilität
Mobil: 0660 613 1200
mario.rohracher@gsv.co.at

27.04.2018