

Pressemitteilung

Deutscher Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband e. V.



Deutscher Wasserstoff- und
Brennstoffzellen-Verband

Nr. 11/10 (10. November 2010)

Die verschiedenen Formen der Elektromobilität im Verkehr von morgen

Industriepartnerschaft stellt Studie in Brüssel vor

Am 8. November wurde in Brüssel eine Studie vorgestellt, die auf einer Datenbasis von bisher beispielloser Qualität eine Abschätzung vornimmt, welche Formen der Elektromobilität im Straßenverkehr der Zukunft welche Rolle spielen werden. Den Verbrennungsmotor werden wir noch eine ganze Weile haben, aber seine Bedeutung wird abnehmen. Das Auto der Zukunft hat einen Elektromotor und eine Batterie. Aber wie viele davon werden nur eine Batterie haben, die über ein Kabel geladen wird, wie viele werden ihren Strom aus einer Brennstoffzelle beziehen, und wie viele werden Plugin-Hybride sein?

Insgesamt 31 Firmen und Organisationen stellten ihre Daten zur Verfügung. Bei den Firmen handelte es sich zum Autohersteller, Zulieferer, Kraftstoff-, Strom- und Industriegaseversorger sowie Hersteller von Windturbinen und Elektrolyseuren. Ausgewertet wurden die anonymisierten Daten von McKinsey & Company.

- Das wichtigste Ergebnis ist, dass keine Technik alle anderen aus dem Feld schlagen wird. Unterschiedliche Forderungen führen zu unterschiedlichen Lösungen, die nebeneinander existieren werden.
- Die heute noch sehr unterschiedlichen Kosten für die verschiedenen Technologien werden sich angleichen. Bis 2020 werden Kostensenkungen von 90 % für Brennstoffzellensysteme und 80 % für Batteriesysteme erwartet. Ab 2025 soll es für den Käufer keine wesentlichen Unterschiede mehr geben.
- Batterieelektrische Fahrzeuge haben die beste Effizienz, sind jedoch dem Brennstoffzellenauto bei Reichweite und Größe unterlegen. Beide liegen deutlich vor dem Verbrennungsmotor. Plugin-Hybride sind nur in Verbindung mit Biokraftstoffen interessant.
- Der Wasserstoffpreis wird bis 2025 um 70 % sinken, in erster Linie durch den Aufbau einer rationellen Infrastruktur.
- Der Aufbau einer Infrastruktur für 1 Million Fahrzeuge bis 2020 wird 3 Milliarden € erfordern. Mittel- und langfristig sind die Kosten für die Infrastruktur überraschend gering; sie werden etwa 5 % der Kosten

Der DWV informiert über Wasserstoff als Energieträger und Brennstoffzellen als Energiewandler im Rahmen einer umweltverträglichen Energiewirtschaft, vor allem auf der Grundlage erneuerbarer Primärenergien.

Nachdruck frei — Belegexemplare erbeten

Hrsgb.: Dt. Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband e.V., Berlin;
Post: Unter den Eichen 87, 12205 Berlin
Tel.: (030) 39820 9946-0; Fax: -9

Verantw.: Dr. Ulrich Schmidtchen, Berlin
Internet: <http://www.dwv-info.de>
E-Mail: h2@dwv-info.de



Mitglied der
European Hydrogen
Association

Nr. 11/10 (10. November 2010)

für die Fahrzeuge betragen. Außerdem werden zunehmend Investitionen in die herkömmliche Kraftstoffinfrastruktur wegfallen. In der Startphase sind die Kosten jedoch merklich.

- Alle Technologien gemeinsam können den CO₂-Ausstoß aus dem Verkehr entscheidend senken, während die Klimaschutzziele auch mit verbesserten Verbrennungsmotoren nicht erreichbar sind.

Der DWV sieht sich durch die Studie in seiner Aussage bestätigt, dass der Kraftstoff Wasserstoff nicht die alleinige Lösung des Mobilitätsproblems ist, dass es aber auch keine Lösung ohne ihn gibt. Dr. Joachim Wolf, Infrastrukturexperte des Verbandes, bemerkte dazu: „Auch der Straßenverkehr muss nachhaltig werden. Das ist eine große Aufgabe, aber durchaus machbar. Nur müssen die fälligen Grundsatzentscheidungen jetzt getroffen werden. Die Zeit ist reif dafür.“

Die Studie steht unter <http://www.now-gmbh.de/presse/studie-entkarbonisierung-individualverkehrs.html> zum kostenlosen Download bereit (in englischer Sprache).