

Pressemitteilung

Deutscher Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband e. V.



Nr. 7/17 (30. September 2017)

Woran man ein Elektroauto erkennt (in China)

Nein – nicht an der Batterie!

Fahren Sie ein Elektroauto? Nein? Aber hat denn ihr Auto keine Batterie?

Wie man an diesem einfachen Beispiel sieht, ist es keinesfalls die Existenz einer Batterie, die ein Fahrzeug zum Elektromobil macht. Sonst hätten wir ja in Deutschland mehr als 40 Millionen Elektrofahrzeuge – was bekanntlich weit von der Realität entfernt ist. Was also ist das Merkmal eines Elektrofahrzeugs?

Der Elektromotor!

Wie die elektrische Energie in den Motor kommt, ist dabei unerheblich. Man kann sie von außen beziehen und in einer großen Batterie speichern, oder man kann sie mittels einer chemischen Verbindung speichern, aus der man während der Fahrt nach Bedarf Strom erzeugt; solch ein Gerät nennt man Brennstoffzelle. Ein Elektrofahrzeug ist das eine wie das andere. Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, dass auch ein Brennstoffzellenauto eine Batterie hat, die allerdings deutlich kleiner und leichter ist, weil die Speicherfunktion im Wesentlichen entfällt.

Es existiert kein Unterschied zwischen Elektromobilität und Brennstoffzelle. Das Brennstoffzellenauto ist vielmehr ein unabdingbarer Teil der Elektromobilität.

Das ist bei uns noch nicht überall angekommen, noch nicht mal in den „Qualitätsmedien“ und bei allen Politikern, auf dem mit Abstand größten Automarkt der Welt mit knapp 30 Millionen Neuzulassungen pro Jahr dagegen schon.

Chinesische Regierung fördert Brennstoffzellenfahrzeuge gezielt

China hat soeben festgelegt, dass alle einheimischen und ausländischen Autohersteller in den kommenden Jahren gewisse Anteile an Elektrofahrzeugen verkaufen müssen. Dabei sind die Chinesen klug genug, sich nicht auf reine Batterieautos festzulegen. Plug-in-Hybridfahrzeuge werden in der neuen Regelung ausdrücklich erwähnt, und Brennstoffzellenfahrzeuge spielen sogar eine besonders prominente

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: Moltkestr. 42, 12203 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

Nr. 7/17 (30. September 2017)

Rolle. Die Bemessungsgrundlage für die Fahrzeugquote hängt nämlich auch von Reichweite und Leistung der Fahrzeuge ab, so dass Brennstoffzellenfahrzeuge praktisch immer die maximale Punktzahl erreichen.

Außerdem gibt es in der chinesischen Autoindustrie umfangreiche und intensive Aktivitäten zur Entwicklung von Brennstoffzellenfahrzeugen, die von der Regierung ausdrücklich unterstützt werden. Beispielsweise hat die Stadt Shanghai vor wenigen Tagen einen Entwicklungsplan für entsprechende Fahrzeuge und den Ausbau der Betankungsinfrastruktur veröffentlicht. Darin heißt es:

Technologie und Fertigung von Brennstoffzellenfahrzeugen in China wird voraussichtlich bis zum Jahr 2030 zu den Aktivitäten in anderen Ländern aufschließen, und die lokale Brennstoffzellenfahrzeugindustrie wird ein Netzwerk bilden, welches das gesamte Land umfasst.

Ende dieses Jahres beginnt in China die Herstellung von Brennstoffzellenbussen in einer Anzahl 5.000 Einheiten pro Jahr; die Brennstoffzellen werden im Lande unter Lizenz von Ballard gefertigt.

Die Vor- und Nachteile von reinen Batterieautos und Brennstoffzellenautos sind allgemein bekannt. Zu den Vorteilen der Brennstoffzelle zählen die Reichweite von heute schon mehr als 500 km, die Betankungszeit von etwa 3 Minuten sowie der weit einfachere Aufbau der erforderlichen Infrastruktur, vor allem in den Ballungszentren.

Trotz aller Vorteile der Brennstoffzelle werden wir in Zukunft ein Nebeneinander von beiden elektrischen Fahrzeugtypen sehen. Es gibt nämlich auch Anwendungen, für die reine Batterieautos das Fahrzeug der Wahl sind. Dazu gehören vor allem kurze Strecken mit wenigen Passagieren oder wenig Last, also der typische Stadtverkehr. Diese Anwendungsfälle sind wichtig, aber längst nicht die gesamte Mobilität.

Diese findet übrigens nicht nur auf der Straße statt. Mehrere deutsche Bundesländer sind an einem Projekt beteiligt, in dessen Rahmen ab dem kommenden Jahr elektrische Züge auf Strecken ohne Oberleitung fahren sollen. Das Geheimnis: eine Brennstoffzelle.

Ob das Brennstoffzellenauto kommt oder nicht, wird sich am Markt entscheiden und nicht daran, ob diese Technik mal wieder totgeschrieben wird. Das hat sie im Laufe der letzten Jahre ganz gut überlebt.



Über den DWV

Der Deutsche Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband (DWV) ist seit 1996 als Interessenverband auf die Förderung einer zügigen Markteinführung des Energieträgers Wasserstoff und der Brennstoffzellentechnologie ausgerichtet. Ziel ist es, alle Aspekte einer künftigen Versorgungsinfrastruktur mit Wasserstoff, dessen Herstellung und energetische Nutzung — insbesondere die Energieumwandlung mittels Brennstoffzellen — in eine Sach- und Perspektivdiskussion einzubringen sowie die Marktentwicklung aktiv mitzugestalten. Unsere 224 persönlichen Mitglieder und 90 Mitgliedsinstitutionen und -unternehmen stehen für bundesweit mehr als 1,5 Millionen Arbeitsplätze; der Verband repräsentiert somit einen bedeutenden Teil der deutschen Wirtschaft (www.dwv-info.de).