

„Mobilität, Gebäude, Kommunikation – Vernetzte Innovationen für neues Wachstum“

Kompetenzzentrum Deutschland 2011

Wirtschaftsrat der CDU e.V.

Freitag, 18. März 2011 in Berlin

Podium I New Mobility – Innovative Antriebstechnologien für die Mobilität von morgen

STATEMENT

Didier Miraton

Managing Partner der Michelin Gruppe, Direktor des Michelin-Technologiezentrums

Welche Potenziale und Risiken bestehen für alternative Antriebstechnologien bzw. für alternative Kraftstoffe und für welchen Verkehrsträger scheinen sie sinnvoll? Sind für deren Einführung regulatorische Vorgaben sinnvoll oder gar notwendig?

Zur Erinnerung: Warum alternative Technologien? Es gilt, drei Kernziele zu verfolgen:

- Innerstädtische Transporte „sauber, leiser, flüssiger, sicherer“ zu machen (Ziele: Gesundheit, Wohlbefinden, wirtschaftliche Effizienz).
- Entkoppeln des sich erhöhenden Transportaufkommens einerseits und des Verbrauchs von Erdölderivaten andererseits (Ziele: wirtschaftlicher und politischer Art).
- Schaffen von Arbeitsplätzen (Ziele: Wirtschaft und Entwicklung) rund um eine modernere, diversifizierte Realität der Beförderung von Menschen und Gütern über die Straße.

Mit Blick auf diese Ziele ist der Fokus auf die Senkung des Kraftstoffverbrauchs in der Stadt von zentraler Bedeutung: „Start Stopp Automatik“, „regenerative Bremssysteme (Brake-by-wire)“, Optimierung der Motoren und/oder die Einführung eines Fahrbetriebs mit „Null Emissionen“ zählen hier zu den Möglichkeiten - insbesondere, wenn diese in Verbindung mit attraktiven Preisen für Fahrzeuge, die besser auf die städtischen Anforderungen ausgerichtet sind, erreicht werden können. Dies gilt gleichermaßen für Personenwagen und für Nutzfahrzeuge. Für uns Reifenentwickler geht das einher mit einem weiten Feld von Chancen und Möglichkeiten. Hier können wir einen großen Beitrag leisten – zum Beispiel mit der Optimierung des Rollwiderstands, mit dem Senken des Energieverbrauchs und zur Verbesserung der Sicherheit in Bezug auf die (Längs-)Haftung des Reifens, was wiederum von Unfallrisiken verringert - insbesondere auch für Fußgänger.

Außerhalb der Städte - für längere Fahrstrecken - gibt es aktuell weniger wirklich alternative Lösungen; allerdings bestehen deshalb gleichzeitig auch beträchtliche Fortschrittspotenziale. Auch hier kann der Reifen eine bedeutende Rolle spielen, indem er genau auf diese

Anwendungen hin bereits mit Beginn der Entwicklung ausgerichtet und angepasst wird. Kriterien sind hier zum Beispiel der Energieverbrauch bei höheren Geschwindigkeiten, die Optimierung der Längshaftung im Hinblick auf mehr Sicherheit und die Dauerhaltbarkeit.

Stichhaltigkeit von Vorgaben und Vorschriften?

- Wir begrüßen Vorgaben, denn sie dienen zur Beschleunigung des Fortschritts bei Lösungen für die Herausforderungen rund um die nachhaltige Mobilität der Zukunft (Straßenverkehrssicherheit, Reduzierung der Lärmbelastung und der Schadstoffemissionen usw.). Dabei sind folgende Punkte zu beachten: 1./ Die Vorgaben sollten sich an Zielen orientieren und nicht etwa an technologischen Lösungen (Letztere anzupeilen schränkt in der Regel den Wettbewerb bei der Innovationstätigkeit ein). 2./ Die Vorgaben und Vorschriften sollten auf internationaler Ebene möglichst vereinheitlicht werden, um den Wettbewerb anzuregen sowie eine zügige Verbreitung der besten Lösungen auf weltweiter Ebene zu erleichtern. Das Reifenlabel, das 2012 für die Eigenschaften „Rollwiderstand, Lärm und Haftung“ eingeführt wird, ist ein hervorragendes Beispiel dafür und wird von Michelin unterstützt: Damit werden weitere Fortschritte angestoßen - nicht nur durch die Weiterentwicklung der Reifen, sondern auch aufgrund des Überdenkens von Reifendimensionen im Rahmen einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Automobil- und Reifenherstellern.
- Wir sagen auch „Ja“ zu Vorgaben und Vorschriften, weil sie die Einführung von weltweiten Standards (ISO, WP 29, ...) vereinfachen und damit die Austauschbarkeit, die Interoperabilität, und somit die Vitalität unseres Wirtschaftsumfelds begünstigen.

Welche Ausbauziele erscheinen für Hybrid- und Elektrofahrzeuge realistisch? Wie lassen sich die technischen Anforderungen (Stichwort Speichertechnologien) realisieren? Wie sollte die Versorgungsinfrastruktur aussehen und wie soll diese finanziert werden?

Die Erfahrung der 1998 von uns ins Leben gerufenen Challenge Bibendum – eines der größten Foren für nachhaltige Mobilität, das 2011 vom 18. bis 22. Mai in Berlin Tempelhof stattfinden wird und erstmals seine Türen an zwei Tagen auch für die Bevölkerung öffnet – hat uns in der Überzeugung bestärkt, dass die Zukunft unterschiedliche Technologien heranziehen wird. Dabei wird es weltweit ähnliche Orientierungen geben und gleichzeitig auch regionale Ausprägungen aufgrund von geografischen Anforderungen, lokalen Ressourcen und kulturellen Besonderheiten. Aktuell sind so gut wie alle Technologien im Rennen und keine drängt sich aufgrund unwiderlegbarer Vorzüge besonders auf. Deshalb ist es umso wichtiger, sich auf die anvisierten Ziele zu konzentrieren und den technischen Wettbewerb wirken zu lassen. Dabei muss klar sein, dass es hilft, wenn dieser Wettbewerb durch Starthilfen für neu aufkommende Technologien unterstützt wird.

Wie können Fortschritte bei Hybrid- oder Elektroantrieben aus dem Pkw-Bereich auf den Nutzfahrzeugbereich übertragen werden?

Das Aufkommen einer neuen Dynamik in den Städten - zu Gunsten eines angenehmeren Lebens angesichts einer wachsenden Stadtbevölkerung - schafft die Voraussetzungen für eine Verknüpfung (Energie, Umweltbelastungen, Lärm, Sicherheit, Telematik) zwischen verschiedenen Transport- und Verkehrsmitteln von Personen und Gütern. In diesem übergreifenden Ansatz ist eine ausgeprägte Zusammenarbeit zwischen

Automobilherstellern, Zulieferern, Betreibern im Bereich Mobilität und öffentlicher Hand von grundlegender Wichtigkeit. Diese muss gefördert werden. Darüber hinaus gilt es auch hier, die Zusammenarbeit auf internationaler Ebene zu verstärken.

Wie lässt sich die Wertschöpfung alternativer Antriebsformen möglichst in Deutschland konzentrieren? Welche Rahmenbedingungen werden benötigt?

Für mich sind vier Voraussetzungen wichtig, die alle Anstrengungen in der Forschung, Investitionen in die Produktion sowie Normen und Vorschriften erfordern:

- Das Wiederaufgreifen der Arbeiten im Bereich Elektrochemie (Batterie und Brennstoffzelle)
- Das Ankurbeln einer grundlegenden Reflektion mit Blick auf die Übergangphase zum Elektroantrieb. Es geht nicht allein darum, die Antriebskette elektrisch zu gestalten. Es müssen auch Elektrofahrzeuge mit einem völlig neuen Konzept (Leichtbauweise, veränderte Motorenpositionierung usw.) entwickelt, neue Funktionen (elektrisch gesteuerte Aufhängung, optimierte Ansteuerung jedes Einzelrads, elektrisch betriebenes Bremssystem usw. mit dem Ergebnis einer erhöhten Sicherheit und eines verbesserten Komforts) angeboten, neuartige Fahrzeugtypen und neue Business Modelle definiert werden. Das hierfür zu entwickelnde Know-how muss rasch zur Verfügung stehen.
- Das Entwickeln einer Expertise in punkto Infrastruktursysteme (Ladestationen, Smart Grids, Drop-off-Stationen), Informations- und Kommunikationssysteme (Telematik, IKT...) und Exportieren dieses Know-hows.
- Das Ergreifen aller Chancen und Gelegenheiten zur industriellen Entwicklung von Lösungen, die zur Reduzierung des Energieverbrauchs (Reifen, leichtere Fahrwerke usw.), zur Diversifizierung im Bereich Energie (Biokraftstoffe der 2. Generation...) oder zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus beitragen.