

CO2-Emissionen im Verkehr

Autor(en): **Peter, Martina**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria**

Band (Jahr): **95 (2003)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-939481>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

In seinem Grusswort an die rund 120 TagungsteilnehmerInnen des 12. internationalen automobiltechnischen Symposiums schrieb Bundesrat Moritz Leuenberger: «40% der CO₂-Emissionen in der Schweiz produziert der Verkehr. Wenn wir das Klimaziel erreichen wollen, müssten diese Emissionen zwischen 1990 und 2010 um 8% abnehmen. Doch bisher sind sie gestiegen statt gesunken: Zwischen 1990 und 2001 nahmen sie um 7,3% zu. Wir sind also im Verkehr von den energie- und klimapolitischen Zielen noch weit entfernt!» Wo wir genau stehen, darüber informierten am 16. Mai in der Empa-Akademie ExpertInnen aus Politik, Automobilindustrie und Forschung.

Die schweizerische Klimapolitik und die Umsetzung des CO₂-Gesetzes wurden von Thomas Stadler vom Buwal (Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft) skizziert. Er erläuterte die im Verkehrsbereich eingeleiteten und geplanten Massnahmen: reduzierter Treibstoffverbrauch bei Neuwagen, Energieetikette als Orientierungshilfe/Anreiz für AutokäuferInnen, Förderung schwefelfreier Treibstoffe, Förderung Erdgas-/Biogasfahrzeuge, Beimischung Ethanol zu Benzin, Förderung sparsamer und umweltfreundlicher Fahrzeuge. Die Prognose über Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen in der Schweiz weist aber trotz der eingeleiteten Massnahmen nach wie vor eine steigende Tendenz auf, führte Pascal Previdoli vom BFE (Bundesamt für Energie) aus: Die dringend erforderliche Trendwende sei noch nicht in Sicht. Das BFE unterstützt deshalb die im Ständerat hängige Motion zur Förderung von Erd- und Biogas als Treibstoff, die eine steuerliche Entlastung dieser «klimafreundlicheren» Treibstoffe vorsieht.

Neue Abgasnachbehandlungssysteme für Diesel- und Benzinmotoren

In der Motorenentwicklung wird der Absenkung der CO₂-Emissionen bzw. des Treibstoffverbrauchs heute grosse Bedeutung beigemessen. Beim Dieselmotor in Nutzfahrzeugen können die künftigen Abgasgrenzwerte nur durch Abgasnachbehandlung erreicht werden. Da die Reduktion von Stickoxiden mittels DeNO_x-Technologien gegenüber der Partikelfilterung Vorteile für den Treibstoffver-

brauch und die CO₂-Emissionen von bis zu 8% aufweist, arbeitet die Iveco-Motorenforschung in Arbon vor allem an dieser Lösung, erklärte Klaus Schmidt. Beim Dieselmotor für Nutzfahrzeuge könnten unter Berücksichtigung aller realisierbaren Massnahmen Treibstoffreduktionen von bis zu 12% erzielt werden. Beim Benzinmotor setzt VW laut Ekkehard Pott auf die Technologie der Direkteinspritzung FSI. VW entwickelt das Brennverfahren ständig weiter und hat auch Verbesserungen am Grundtriebwerk vorgenommen. Vergleiche der FSI-Technologie mit konventionellen Benzinmotoren haben je nach Fahrweise zu einem vorteilhafteren Treibstoffverbrauch und niedrigeren CO₂-Emissionen zwischen 5 und 20% geführt. Gleichzeitig konnten auch die Abgas- und Partikelemissionen gesenkt werden.

Treibstoffe für die Zukunft: Wasserstoff, Erdgas und Biotreibstoffe

BMW sieht Wasserstoff als Treibstoff der Zukunft. Sie bevorzugen dafür Verbrennungsmotoren, da diese in der Übergangsphase sowohl mit Benzin als auch mit Wasserstoff betrieben werden können. Andreas Schüers erläuterte die entwickelten Technologien und stellte die geplante Markteinführung vor. Neben der Bereitstellung von Fahrzeugen umfasst sie die regenerative Herstellung von Wasserstoff, den Aufbau einer Verteil- und Betankungsinfrastruktur sowie weitere Elemente bis hin zur Schulung von Rettungsdiensten. Ebenfalls mit Wasserstoff will DaimlerChrysler künftig Fahrzeuge mit Brennstoffzellen betreiben. Jürgen Friedrich erläuterte die verschiedenen weltweiten Allianzen für deren Entwicklung und Markteinführung. In 10000er-Serie produziert, könnten sie ab etwa 2010 auf den Markt kommen.

Die Empa arbeitet gemeinsam mit der ETH an niedrigst emittierenden und verbrauchsarmen Erd-/Biogasantrieben. Diesen Energieträgern wird sowohl in der Treibstoffstrategie der EU als auch in zahlreichen Studien für die Zukunft eine grosse Bedeutung beigemessen. Christian Bach stellte erste zusammenfassende Ergebnisse aus dem Projekt «Clean Engine Vehicle» vor. Er zeigte, dass niedrigstemittierende Erdgasantriebe mit einem CO₂-Vorteil von 30% realisierbar sind. Und dies mit marktauglicher Technologie. Das von den schweizerischen, deutschen und österreichischen Gasverbän-

den und vom BFE unterstützte Projekt, an dem auch Volkswagen, Bosch und Corning beteiligt sind, soll noch in diesem Jahr abgeschlossen werden. In Nachfolgeprojekten werden die Forschungsarbeiten an methanselektiven Katalysatoren und Erdgasantrieben fortgesetzt. Ziel ist es, den Erdgasantrieb so weit zu verbessern, bis ein von Schadstoffemissionen freier Betrieb möglich wird. Der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen sollen durch weitere technische Massnahmen um weitere 10% gesenkt werden.

Die vergleichsweise gute CO₂-Bilanz von Erdgasfahrzeugen lässt sich weiter verbessern, wenn dem Erdgas biogen erzeugtes Methan beigemischt wird. Serge Biollaz vom PSI (Paul-Scherrer-Institut) verdeutlichte, dass solche Biotreibstoffe im Vergleich mit anderen CO₂-mindernden Massnahmen zu moderaten Mehrkosten führen. Bei geeigneter Auslegung von Produktionsanlagen und entsprechenden Rahmenbedingungen (insbesondere steuerliche Förderung) seien sie jedoch konkurrenzfähig. Gemäss einer Studie der WSL (Eidg. Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft) weist der Schweizer Wald genügend Holzreserven auf. Wenn sie nachhaltig genutzt werden, könnten 10 bis 20% unseres gesamten Treibstoffbedarfs in Form von biogenem Methan im Erdgasnetz gedeckt werden. Eine breite Einführung von Biotreibstoffen innerhalb der nächsten 10 bis 20 Jahre wäre möglich.

Wie geht es weiter? Auch wenn fossile Treibstoffe noch lange den weitaus grössten Anteil stellen werden, bleiben doch die Einführung von CO₂-neutralen Energieträgern und die Förderung von energieeffizienten und umweltfreundlichen Fahrzeugen die eigentlichen Hausaufgaben mit ökologischen, wirtschaftlichen und versorgungspolitischen Vorteilen. Die intensiven Forschungsarbeiten an neuen Technologien, an denen sich neben der Empa auch andere Forschungsinstitutionen des ETH-Bereichs intensiv beteiligen, werden sicher zu einer Angebotserweiterung bei Treibstoffen und Antriebstechnologien führen. Welche Technologien sich durchsetzen werden, ist eine durchaus spannende Frage.

Anschrift der Verfasserin
Martina Peter, Abt. Kommunikation/Marketing,
EMPA CH-8600 Dübendorf.