

# Mobilität im Wandel

**BLICK IN DIE ZUKUNFT.** Die Automobilbranche steht vor vielfältigen Herausforderungen.

Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Welche Herausforderungen ergeben sich daraus für die Automobilindustrie? Mit diesen richtungsweisenden Fragen beschäftigten sich die Experten der Schlusssektion des 31. Internationalen Wiener Motorensymposiums, das vor kurzem in der Hofburg veranstaltet wurde.

## Nachhaltige Lösungen

Prof. Hans Peter Lenz, Organisator des Symposiums und Vorsitzender des Vereins für Kraftfahrzeugtechnik (ÖVK) konnte Harald Jakob Wester auf dem Podium begrüßen. Der Technik-Chef der Fiat-Gruppe und CEO von Maserati sieht den Straßenverkehr vor „der wahrscheinlich größten Herausforderung in der Geschichte“ stehen. Es müssen „tragfähige, nachhaltige Lösungen zur Verbesserung der ökologischen und sozialen Verträglichkeit“ definiert und umgesetzt werden – und zwar unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Effizienz. Unter den Optionen für die Zukunft gibt es für ihn nicht beziehungsweise schwer erreichbare Lösungen, etwa den Ersatz der fossilen Brennstoffe oder die Erhöhung des Anteils kohlenstoffneutraler flüssiger Brennstoffe.

Wester erwartet vielmehr, dass die Pkw-Technologie für einige Jahrzehnte weiter abhängig von Verbrennungsmotoren sein wird. Daher sei es nötig, deren „noch immer großes Potenzial zu nutzen“. Die Prioritäten liegen für ihn auf der Reduzierung von Verlusten und in der Effizienzsteigerung der Verbrennungsmotoren.



Bei der Schlusssektion des Motorensymposiums in der Wiener Hofburg. Von links: Prof. Hans Peter Lenz (ÖVK), Georg Pachta-Reyhofen (MAN), Harald Jakob Wester (Fiat), Thomas Weber (Daimler).

[Doris Kucera]

Thomas Weber, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, widmete sich in seinem Vortrag der individuellen Mobilität der Zukunft. Für alle Automobilhersteller

sei es wesentlich, die Grundanforderungen in Sachen Effizienz und Umweltverträglichkeit zu erfüllen. Darüber hinaus sieht er einen steigenden Bedarf an „maßgeschneiderten“ Fahrzeugen und Antrieben. Und Hersteller von Premiumfahrzeugen müssen sich, so Weber, einer weiteren Herausforderung stellen. Denn deren Käufer wollen keine „Verzicht-Autos“.

Um diesen Ansprüchen zu genügen, verfolgt Daimler eine mehrspurige Strategie. „Spur eins sind optimierte Fahrzeuge mit Hightech-Verbrennungsmotor, auf Spur zwei laufen Hybridantriebe in unterschiedlichen Leistungsstufen.

Und Spur drei, das bedeutet Elektroautos mit Batterie oder Brennstoffzelle“, erklärte Weber.

Georg Pachta-Reyhofen, CEO von MAN, beleuchtete das Thema Wachstum in veränderter Nachfrage und berichtete von der Entwicklung des Unternehmens. Denn nicht nur die Mobilität unterliegt einem Wandel, auch die Konzerne und ihre strategischen Ausrichtungen. So ergänzen sich durch die Fusion von MAN Diesel und MAN Turbo die beiden Bereiche und ermöglichen einen ganzheitlichen Auftritt – ein Schritt weg vom diversifizierte Komponentenhersteller hin zum kompetenten Systemanbieter.

## KONTAKTDATEN

- **Termin:** Das nächste Motorensymposium findet am 5. und 6. Mai in Wien statt.
- **Vorträge:** Die Expertenvorträge der vergangenen Symposien können auf der Homepage des ÖVK bestellt werden.
- **Internet:** Weitere Informationen gibt es unter [www.oevk.at](http://www.oevk.at)

## Herkunft des Feinstaubs

Studie: Großteil des Feinstaubs in Wiener Luft kommt von außerhalb.

Woher kommt der Feinstaub eigentlich, der in der Wiener Luft zu finden ist? Eine aktuelle Studie des Österreichischen Vereins für Kraftfahrzeugtechnik ÖVK befasste sich mit diesem Thema. Ein Ergebnis: „Der überwiegende Teil kommt von außerhalb Wiens. Der Kfz-Verkehr trägt zu maximal 25 Prozent der Feinstaubbelastung bei“, sagt Hans Peter Lenz, Vorsitzender des ÖVK im Vorwort der Studie, die Bruna Illini erstellt hat.

Die Erzeugung von Raumwärme etwa trägt wesentlich zur Feinstaubbelastung bei, auch Bauwirtschaft und Industrie sind neben dem Verkehr daran beteiligt.

Außerdem sind Feinstaubpartikel so klein, dass sie in der Luft kaum sinken, sondern eher vom Wind weitergetragen werden. Aus diesem Grund wird die Wiener Feinstaubbelastung nur teilweise in der Stadt verursacht. Viele Partikel werden aus Wien geweht, viele kommen aus benachbarten Bundesländern und aus dem Ausland – zum Teil ist der Ferntransport in den Ländern dafür verantwortlich, teilweise regionale Emissionen. Auf jeden Fall, so die Studie, ist es sinnvoll, weitere Messungen zur Klärung von Unsicherheiten durchzuführen.

Nähere Informationen zur Untersuchung gibt es im Internet unter