Die Steckdose als Zapfsäule = La prise de courant en guise de colonne d'essence

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Bulletin.ch : Fachzeitschrift und Verbandsinformationen von Electrosuisse, VSE = revue spécialisée et informations des associations Electrosuisse, AES**

Band (Jahr): **99 (2008)**

Heft 1

PDF erstellt am: **30.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Rolf Schmitz, Chefredaktor Electrosuisse – rédacteur en chef Electrosuisse

Die Steckdose als Zapfsäule

Während sich im Dezember 2007 die Politiker auf Bali statt auf verbindliche Reduktionsziele nur gerade auf eine Roadmap für ein Nachfolgeabkommen des 2012 auslaufenden Kyoto-Protokolls einigen konnten, schicken sich vorab japanische Autohersteller an, die CO_2-Problematik bei einem der Hauptverursacher – dem Individualverkehr – gehörig zu entschärfen. Dabei stehen zwar zurzeit noch Hybridfahrzeuge im Vordergrund, doch machen die Ingenieure aus dem Land der aufgehenden Sonne kein Hehl daraus, dass die Zukunft dem Elektromobil gehört.

Beeinflussen können die Hersteller indes nur eine der zwei grossen Herausforderungen für einen CO_2-freien Verkehr, nämlich die Entwicklung leistungsstarker Batterien mit Reichweiten von mehreren 100 km. Die andere – ein Strommix aus möglichst CO_2-neutralen Quellen – werden die Stromerzeuger meistern müssen, denn anders als in der Schweiz wird Strom weltweit in erster Linie aus fossilen Energien gewonnen. Wenn den Elektrofahrzeugen also tatsächlich eine Chance eingeräumt werden kann und Treibstoffe durch Strom substituiert werden, müssen wir bei der Planung neuer Kraftwerkskapazitäten daher möglichst auf Gas- oder Öl-befeuerte Anlagen verzichten.

Liebe Leserinnen und Leser, für das unserer Fachzeitschrift entgegengebrachte Interesse bedanken wir uns von der Redaktion ganz herzlich. Wir werten den markanten Zuwachs an Abonnenten von über 5% in den letzten beiden Jahren als Zeichen dafür, dass wir mit der Ausrichtung des Bulletins SEV/VSE auf dem richtigen Weg sind. Wir wünschen Ihnen einen guten Start ins neue Jahr und viel Spass bei der Lektüre.

La prise de courant en guise de colonne d'essence

Tandis qu'en décembre 2007, les politiques, au lieu de fixer des objectifs de réduction définitifs, n'ont pu s'accorder à Bali que sur une simple «Roadmap» en vue d'un accord consécutif au protocole de Kyoto qui prendra fin en 2012, des constructeurs automobiles, avant tout japonais, cherchent à amenuiser sérieusement le problème du CO_2 au niveau d'une des principales causes – la circulation individuelle. Pour le moment, les véhicules hybrides sont au premier plan, mais les ingénieurs du pays du soleil levant ne cachent pas que l'avenir appartient à l'électromobile.

Les constructeurs ne peuvent cependant influencer qu'un des deux grands défis d'une circulation sans CO_2, à savoir le développement de batteries performantes permettant un rayon d'action de plusieurs centaines de kilomètres. L'autre défi – un mixe de courant provenant de sources aussi pauvres que possible en CO_2 – est lancé aux producteurs de courant électrique, car contrairement à la Suisse, le monde produit le courant avant tout à partir d'énergies fossiles. Si donc l'on veut donner effectivement une chance aux véhicules électriques et remplacer les carburants par l'électricité, il faudra, lors de la planification de nouvelles capacités de centrales électriques, renoncer autant que possible aux installations au gaz et au pétrole.

Chères lectrices, chers lecteurs, l'équipe de rédaction vous remercie bien sincèrement de l'intérêt que vous portez à notre revue spécialisée. Nous interprétons la nette augmentation du nombre d'abonnés enregistrée ces deux dernières années – plus de 5% – comme un signe que nous sommes sur la bonne voie avec l'orientation du Bulletin SEV/AES. Nous vous souhaitons un bon départ vers la nouvelle année et bien du plaisir à la lecture.