

„Der Diesel hat eine glänzende Zukunft“

Interview Der Technologieexperte Thomas Koch meint, der VW-Skandal werde ausgenutzt, um hiesige Autobauer zu schwächen.

Seit vergangenen Donnerstag widmet sich ein Bundestags-Untersuchungsausschuss dem Diesel-Abgaskandal. Im Zentrum des Geschehens steht mit dem VW-Konzern der größte Autobauer Europas. Dessen Betrug mit Schadstoff-Emissionen bei Dieselmotoren hat nicht zuletzt den Ruf einer Technologie beschädigt, in der Deutschland seit Jahrzehnten führend ist. Im Interview erläutert Thomas Koch, Leiter des Instituts für Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), warum der Selbstzürder dennoch nicht abgeschrieben werden sollte.

Herr Koch, Sie halten die Aufregung über die VW-Diesel-Affäre für übertrieben und sagen, in der Öffentlichkeit fände eine Skandalisierung statt. Eine ziemlich gewagte These, selbst für einen Motoren-Professor?
Zunächst einmal ist zu sagen: Was Volkswagen mit der Manipulierung von Abgaswerten getan hat geht nicht, und natürlich müssen der Konzern und die beteiligten Mitarbeiter die Verantwortung übernehmen. Im selben Zuge aber einen Abgesang auf die komplette Dieselttechnologie anzustimmen, geht komplett an den Realitäten vorbei.

Die Realität sind verstopfte Innenstädte und rufende Motoren?
Die Verkehrer werden dichter, das stimmt. Aber die Luft in den Städten wird gleichzeitig immer sauberer. Im Jahr 2006 wurde in Stuttgart am Neckartor an 853 Stunden der zulässige Stickoxid-Grenzwert überschritten, 2014 war das nach in 36 Stunden der Fall.

„E-Autos emittieren doppelt so viel Stickoxid wie Diesel der neuesten Generation.“

Thomas Koch zum Abgasausstoß

Im Vergleich zu den Euro-6-Vorgängern emittieren um circa 80 Prozent gasförmig. Damit werden die aktuellen gesetzlichen Vorgaben eingehalten und übererfüllt, auch bei Temperaturen um den Gefrierpunkt. Bei neuen Dieselmotoren, egal ob aus Ingolstadt, Stuttgart oder München, gibt es schlicht und einfach kein Stickoxid-Problem mehr. Das Thema, das bislang die offene Flanke des Dieselmotors war, ist technisch erledigt.

Heißt das, man kann innerorts jetzt auch an Durchgangsstraßen tief durchatmen?
Die Luft in Städten muss vor allem an den viel befahrenen Durchgangsstraßen mit häufig stocendem Verkehr noch besser werden, das ist klar. Und aktuell wird der Löwenanteil des Stickoxids auch noch von Dieselfahrzeuge emittiert. Mit der jetzigen Einführung der neuesten Fahrzeuggeneration werden wir aber sehr schnell eine Entspannung sehen. Andere Stickoxidquellen werden dann in den Vordergrund treten. Der Diesel ist kein Stinker mehr.

Aber viele Diesel-Kunden sind verunsichert...
Das Image des Diesels wird nach einer von den aktuellen Skandalnachrichten dominierten Übergangszeit wieder besser werden. Nicht nur bei Stickoxid, auch beim Feinstaub ist er besser als sein Ruf. Der Beitrag moderner Aggregate zur Feinstaubproblematik in Städten ist vernachlässigbar. In Städten wie Stuttgart und Ulm gehen gerade einmal sieben Prozent der Gesamtbelastung auf Verbrennungsmotoren – Benziner also mit eingerechnet – zurück. Der Partikelfilter hat den Beitrag des Diesels zum Feinstaubproblem de facto eliminiert.

Dennoch nennt jeder von uns, qualmende Diesellux in den Straßen...
Das sind Altfahrzeuge. Bei neuen Dieseln gibt es das nicht mehr. Mit Daimler hat zudem ein erster Hersteller angekündigt, auch Benzinmotoren



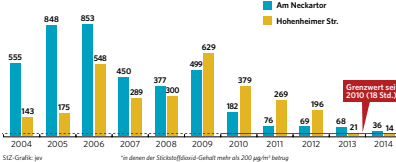
Durch den VW-Skandal ist eine kontroverse Diskussion über den Diesel entbrannt.

Foto: dpa, KIT

DIE ABGABELASTUNG AN AUSGEWÄHLTEN PUNKTEN IN STUTTGART

Überschreitung von Stickstoffdioxid-Werten

Angaben in Stunden*



SIG-Graphic, jay

*in denen der Stickstoffdioxid-Gehalt mehr als 200 µg/m³ betrug

flächendeckend mit Partikelfiltern auszurüsten. Andere Autobauer werden folgen.

In einem Interview hat VW-Chef Matthias Müller in Frage gestellt, in Zukunft überhaupt noch Geld in die Fortentwicklung der Diesel-Technologie zu stecken. Anstatt dessen plant VW nun eine Elektroauto-Offensive. Verabschiedet sich VW vorzeitig vom einzigen Prestigeprodukt?
In der Tat kann ich die Argumentation schwer nachvollziehen. Natürlich hat das Elektroauto vor allem für den stadtnahen Verkehr seine Daseinsberechtigung. Strom wird in Deutschland aber zu rund zwei Dritteln aus Kohle, Gas und Öl erzeugt. Legt man den deutschen Strommix zugrunde, emittieren Elektroautos pro Kilometer sogar doppelt so viel Stickoxid wie Diesel der neuesten Generation. Auch der Kohlendioxid-Ausstoß von E-Autos ist nach dieser Rechnung größer.

Jetzt fordern Sie aber nicht noch eine Kaufprämie für Dieselmotoren aus Umweltschutzgründen?

Das muss ich gar nicht, denn der Diesel hat entgegen allen Unkenrufen eine glänzende Zukunft. Kein anderer Motor hat so viel Leistung bei so wenig Verbrauch. Richtig ist allerdings – und da bin ich bei dem Argument von Herrn Müller –, dass es Dieselantrieb bei Kleinwagen in Zukunft schwerer haben werden. Die immer ausgefeiltere Abgasreinigung kostet natürlich Geld, und in einem VW-Polo lohnt sich das dann eben vielleicht irgendwann nicht mehr. In der Mittel- oder Oberklasse und schon gar nicht bei Nutzfahrzeugen ist das aber kein Thema.

FAN DES VERBENNUNGSMOTORS

Werdagang Thomas Koch als Fan des Verbrennungsmotors zu bezeichnen trifft die Sache wohl recht gut. Der 1973 im hessischen Lampertheim geborene Forscher studierte in den 1990er Jahren an der TH Karlsruhe Maschinenbau und promovierte und forschte später an der renommierten ETH in

Nach einer Grundratschuldung mit den US-Behörden muss VW rund 15 Milliarden Dollar für den Diesel-Skandal aufbringen. Eine enorme Summe. Was halten Sie davon?

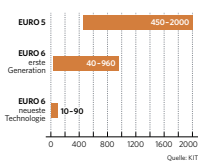
Die Höhe der Strafe erschließt sich mir aus logischen Gründen überhaupt nicht. Es ist offensichtlich, dass da Industriepolitik im Spiel ist. Denn anders als oft kolportiert, gibt es sehr wohl Fälle, die mit dem VW-Skandal vergleichbar sind: in den USA aber sehr viel milder bestraft wurden. Insgesamt sieben überwiegend amerikanische Nutzfahrzeugmotorenhersteller verbauten ab Ende der 1990er Jahre in ihre Motoren ein Defeat Device (auf deutsch: Abschalteneinrichtung). Auch diese Software erzwangte wie jetzt im Fall von VW, dass das Fahrzeug im Realbetrieb den Betriebsmodus ändert und erhöhte Stickoxidemissionen zugunsten von Verbrauch und Fahrbarkeit emittiert. Durch die Tricks der beteiligten Hersteller ergaben sich damals Stickoxidmehremissionen von 1,3 Millionen Tonnen pro Jahr. Bei VW sind es weniger als 8000 Tonnen jährlich. Gleichzeitig betrug die Strafe und die Kompensationszahlungen, zu der sich die sieben Hersteller verpflichten mussten, in Summe lediglich eine Milliarde Dollar (904 Millionen Euro). VW zahlte nun 15 Milliarden Dollar (13,6 Milliarden Euro), auch weil nun intensiv Verbraucherschützer eingebunden sind. In einem weiteren Fall konnten US-Hersteller in den Jahren 2007 bis 2010 Emissionswerte von Pick-ups mit solchen von 40-Tonnern verrechnen und so die gültigen Abgasnormen einhalten. Diese Beispiele zeigen, dass mitnichten Umweltschutzgründe für die US-Behörden entscheidend sind.

weswegen er um sein Institut rund ein Dutzend Projektpartner geschart hat. Neben der Verbesserung des Kraftstoffeffizienz ist eines seiner Hauptanliegen die Verhinderung von Emissionen, etwa Stickoxiden oder Kohlenwasserstoffen. Dazu forscht Koch und sein Team auch an nachhaltigem Spirit. Nach eigenen Angaben ist es ihm ein Anliegen, die Debatte um das beste Antriebsystem zu versachlichen, wro

DIE BELASTUNG SINKT

Diesel-Stickoxid-Emissionen im Realbetrieb

Angaben in mg/Km



Quelle: KIT

Was denn dann?

Es ist offensichtlich, dass lästige Konkurrenz für die heimische Automobilindustrie ausbreitet werden soll. Es wird versucht, in der Paradedisziplin der deutschen Autobauer für schlechte Luft zu sorgen. Die US-Konkurrenz und die japanischen Wettbewerber freuen sich gewiss über das Diesel-Debakel von Volkswagen.

Was erwarten Sie von den Herstellern?

Von den Herstellern wünsche ich mir attraktive Preismodelle, um dem Kunden die neueste Dieselttechnologie schmackhaft zu machen, beispielsweise durch Preisreabte beim Umtausch älterer Dieselfahrzeuge.

Was wird für die Autofahrer anders?

Das System von Dieselmotoren wird in Zukunft immer stärker durch sogenannte SCR-Systeme gereinigt werden. Das sind Anlagen, die das Stickoxid durch Harstoffeinspritzung unschädlich machen. In Zukunft werden die Autofahrer also alle paar Tausend Kilometer wenige Liter des harstoffhaltigen Adblue nachfüllen müssen. So wie heute Öl, allerdings kostet Adblue lediglich ein bis zwei Euro pro Liter.

Das Gespräch führte Walther Rosenberger.

Untersuchungsausschuss

Abgaskandal wird aufgearbeitet

Zur Aufklärung des Abgaskandals hat ein Untersuchungsausschuss des Bundestags die Arbeit aufgenommen. In der konstituierenden Sitzung wurde Linke-Verkehrsexperte Herbert Behrens zum Vorsitzenden bestimmt. Er sagte, unterzucht werde eine wichtige Frage, die viele Millionen Menschen angehe. Es werde darum gehen, „politische Fehler zu identifizieren und zu beheben“. Ausschussmitglied Dirk Wiese (SPD) kündigte an, das Gremium wolle Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) sowie VW-Manager vernehmen. Zudem wird es um Abweichungen zwischen dem realen und dem von Herstellern angegebenen Kraftstoffverbrauch gehen. Die inhaltliche Arbeit soll im September beginnen. Dem Gremium gehören vier Abgeordnete der Union, zwei der SPD und je einer von Linken und Grünen an.

dpa/AFP