

... bei Prof. Dr. Ing. Albert Albers, Leiter des Instituts für Produktentwicklung am KIT Karlsruhe.



Wie beurteilen Sie die Diskussionen um Fahrverbote und das Ende des Diesels?

Diese Diskussion halte ich in Teilen für einen Medienhype – man braucht ja immer wieder reißerische Themen. Aber im Ernst: Die in manchen Städten lokal hohen Werte für Feinstaub und Stickstoffdioxid müssen angegangen werden. Fahrverbote sollten aber das allerletzte Mittel sein. Beim Feinstaub ist die Hauptquelle übrigens längst nicht der Verkehr: Der ist nur auf Platz 4 der Verursacher und dann sind es vor allem Abrieb an Reifen, Bremsen und Kuppelungen – die wir auch bei Benzinern und E-Autos haben. Anders beim NO_x. Da ist der Verkehr maßgeblich, und hier muss durch die Erneuerung der Fahrzeugflotte etwas getan werden.

Wie schätzen Sie die Chancen des Umstiegs auf die Elektromobilität ein?

Bei der E-Mobilität muss man differenzieren. Elektrische Antriebe in Fahrzeugen werden in Zukunft – besonders mit Hybridantrieb – eine wichtige Rolle spielen. Die rein batterieelektrische E-Mobilität wird zwar auch einen Beitrag leisten – aber eher im Stadtverkehr und als Zweitfahrzeug. Es macht keinen Sinn, einige 100 kg Batterien in ein Fahrzeug einzubauen, um dann 500 km weit fahren zu können – auch aus ökologischer Sicht. Beim heutigen Strommix in Deutschland emittiert ein batterieelektrisches Fahrzeug etwa so viel CO₂ wie ein guter kleiner Verbrenner. Berücksichtigt man auch die Herstellung, muss ein aktuelles E-Auto rund 80 000 km elektrisch fahren, um den ökologischen Produktionsnachteil auszugleichen.

Und der Dieselmotor – geht seine Ära tatsächlich in absehbarer Zeit zu Ende?

Weltweit betrachtet werden im Jahre 2030 wesentlich mehr Verbrennungsmotoren im Einsatz sein als heute. Wir können natürlich, – wie es einige Politiker fordern – in Deutschland aus dieser Technologie aussteigen. Dann werden

eben andere die Motoren entwickeln und bauen – und wir die Arbeitsplätze verlieren. Wenn man aber mal größer denkt und von synthetischen Kraftstoffen ausgeht, die mit CO₂-freiem Strom, z. B. über die Zwischenstufe Wasserstoff direkt in Windparks erzeugt werden, bleibt der Verbrennungsmotor auch in Zukunft ein optimale Antrieb für mobile Anwendungen. Mit so einem Entwurf könnte sich Deutschland ganz an die Spitze der Innovation setzen. Ich plädiere darum sehr für Technologieoffenheit.

Was würden Sie Wohnmobilbesitzern und Kaufwilligen also raten?

Der Besitzer soll sich an seinem Fahrzeug weiter erfreuen – und eine bessere Abgastechnik nachrüsten, wenn es möglich ist. Einem potenziellen Käufer würde ich raten, sich ein Fahrzeug mit einem modernen Diesel zu kaufen. Wichtig ist, das der Ad-Blue-Tank gut zugänglich und groß genug ist. Damit hat er eine zukunftssichere Lösung, die Spaß macht und ökologisch sinnvoll ist. Ein Benziner wäre für diese Anwendung sicher keine gute Wahl. Das sieht man in den USA. Ein Wohnmobil als Benziner verbraucht da schnell über 20 Liter auf 100 km.