
2030 werden mehr Verbrennungsmotoren gebaut als heute

Die Herren der Wissenschaftliche Gesellschaft für Kraftfahrzeug und Motorentechnik (WKM) sind richtig sauer. Zwischen den Zeilen ihres Positionspapier „Die Zukunft des Verbrennungsmotors – Bewertung der dieselmotorischen Situation“ wird aller wissenschaftlichen Sprachdisziplin zum Trotz überdeutlich, wie realitätsfern die Experten die heute etablierte Verbrenner-Feindlichkeit finden, wenn sie Prognosen zitieren, „nach allen Vorhersagen werden im Jahr 2030 mehr Verbrennungsmotoren weltweit gebaut werden als heute“. Deshalb müsse intensiv geforscht und weiterentwickelt werden, um die Technologieführerschaft zu behalten.

27 Professoren deutscher, österreichischer und schweizerischer Universitäten, die als Institutsleiter, als Leiter von Fachgebieten oder Lehrstühlen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeug- und/oder Motorentechnik tätig sind oder waren, haben ihre Unterschrift unter das Positionspapier gesetzt. Sie alle wollen damit der Öffentlichkeit in „der andauernden, intensiven Diskussion über dieselmotorische und ottomotorische Emissionsfragestellungen wissenschaftliche Erkenntnisse und eine Bewertung des Sachverhaltes“ zukommen lassen. So klingt Tadel auf akademisch.

Die Diskussion des letzten Jahres mit einer ausgeprägten und teilweise berechtigten Kritik am dieselmotorischen Antrieb haben die Herren mit Sorge beobachtet. Die WKM stört die Entwicklung, „dass anstelle einer nüchternen, faktenbasierten Information eine überwiegend voreingenommene und sehr emotionale Berichterstattung“ zu beobachten ist. Dem will die Vereinigung nun mit „auf der Basis des wissenschaftlichen Kenntnisstandes“ in drei Kernaussagen entgegentreten:

Der Verbrenner ist Motor der Mobilität

„Der Verbrennungsmotor war und ist Motor der Mobilität, des Güterverkehrs und der mobilen Arbeitsmaschinen. Diese Rolle wird durch elektrische Antriebe ergänzt, jedoch nicht ersetzt. Eine technologieoffene Weiterentwicklung von Antriebssystemen ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Klimapolitik in einer prosperierenden Gesellschaft.“

Emissionen sind kein Thema mehr

„Aufgrund sehr geringer verbrennungsmotorischer Beiträge wird das Thema Emissionen und vor allem Immissionen in Zukunft kein Argument gegen den Diesel- oder Benzinmotor sein. Bereits der heutige Technologiestand stellt sicher, dass Immissionsgrenzwerte ausnahmslos eingehalten werden können. Rückblickend festgestellte Schwachstellen sind nicht mehr zukunftsrelevant. Auf Basis intensiver Forschung sind vollständig umweltneutrale verbrennungsmotorische Antriebe darstellbar.“

Alternative Kraftstoffe als Garant für Verbrenner-Zukunft

„Der besondere Vorteil des Verbrennungsmotors liegt in der effizienten und flexiblen Nutzung von Kraftstoffen mit hoher Energiedichte und exzellenten Lagerungs- und Verteilmöglichkeiten. Mit dieser grundsätzlichen Eigenschaft hat sich der Verbrennungsmotor ständig neu erfunden und ermöglicht bei Betrachtung des Gesamtsystems niedrigere CO₂-Emissionen als alternative Technologien. Das Potenzial, auch nicht-fossile und damit CO₂-neutrale Kraftstoffe flexibel nutzen zu können, ist ein weiterer Garant für eine langfristig einsetzbare, nachhaltige Technologie.“

Die WKM hält sich nicht zurück bei ihrer Kritik an der Berichterstattung und beklagt deren inhaltlich falsche oder unangemessen wertende Aussagen. So sei der Dieselmotor beispielsweise nicht Verursacher der Feinstaubthematik. Er trage nur zu wenigen Prozent dazu, mit rückläufiger Tendenz. Der Beitrag von Ottomotoren wird als „ebenfalls sehr gering“ klassifiziert. Die NO₂-Immissionsbelastung sei seit über zehn Jahren im gesamten

Land rückläufig, erklärt die Gesellschaft.

Die Professoren sehen deswegen „mit großer Sorge den Diskussionstrend zum Verbot des Verbrennungsmotors“. Ein solches Verbot des Verbrennungsmotors zum Beispiel im Jahr 2030 werde nachteilige Auswirkungen auf die Bekämpfung des Klimawandels haben, erklären sie. Die WKM plädiert statt eines Verbots für eine ganzheitliche und ehrliche Betrachtung von CO₂-Emissionen für die Bereitstellung von Energie und die Produktion und Entsorgung von Antriebssystemen. Dabei müssten alternative synthetische und biogene Kraftstoffe ein wichtiger Baustein zur weiteren CO₂-Reduzierung werden.

Die Gesellschaft der führenden Institute in Deutschland, Österreich und der Schweiz plädiert in ihrem Positionspapier für einen Wettbewerb von Antriebskonzepten, der das Ziel verfolgt, die Emissionen auf das Maß zu senken, das durch die Belastung der angesaugten Luft vorgegeben wird („pragmatisch Null“). Hinter dem Fahrzeug soll die Luft so gut sein wie vor dem Fahrzeug. (aum)

Das komplette Statement: https://www.wkm-ev.de/images/20170708_Die_Zukunft_des_Verbrennungsmotors.pdf

Bilder zum Artikel



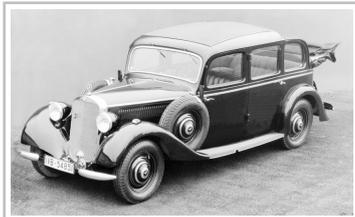
Bosch hat eine kostengünstige Technik entwickelt, mit der Dieselmotoren die aktuellen und ab 2020 gültigen Grenzwerte für Stickoxidemissionen deutlich unterschreiten.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bosch



2.0-Liter-Dieselmotor von Opel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Der erste Serien-Pkw mit Dieselmotor: Mercedes-Benz 260 D (1936).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mit dem Volkswagen Golf I trat der Dieselmotor ab 1975 endgültig seinen Siegeszug an.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Scharfe „Nagelfeile“: Ein modifizierter Opel GT mit Dieselmotor stellte 1972 bei Versuchsfahrten zwei Welt- und 18 internationale Rekorde auf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
