



Raffinerie in Leuna (Sachsen-Anhalt)
Bindeglied zwischen Ölfeld und Auto

AUTOMOBILE

Sintflut aus Benzin

Deutsche Automanager wollen den Diesel-Pkw weltweit durchsetzen – doch schon der Boom in Europa stört das Gleichgewicht der Raffinerietechnik.

Die Strecke war 13600 Kilometer lang; sie führte durch Orte namens Almaty und Ürümqi in mythen-schwerer Mission. Vor 99 Jahren hatten erstmals betuchte Abenteurer einen Auto-konvoi von Peking nach Paris gesteuert. Getankt wurde in Apotheken.

Der Konzern DaimlerChrysler lud kürzlich reiselustige Autotester zu einer Gedanken-tour auf der historischen Route, diesmal in umgekehrter Richtung. Sämtliche 36 Mercedes-Limousinen der E-Klasse erreichten Peking nach einmonatiger Holperfahrt.

Die Fahrer stießen an die Grenze semantischer Erschöpfung. „Der weite Weg war nicht das einzige Ziel“, kavelte der Kraftfahrt-Korrespondent der „FAZ“ ans Heimatblatt und empfahl das chemisch Unmögliche: Mercedes-Abgas als „Sauerstoffdusche“ für miefgeplagte Ostmetropolen.

Mercedes-Benz betrieb die touristische Großoffensive in erster Linie als Werbemaßnahme für einen Motorentyp, der in Europa inzwischen annähernd die

Hälfte der Neuzulassungen abdeckt, auf den großen Automärkten Asiens und Amerikas jedoch kaum Käufer findet: Sämtliche Testwagen fuhren mit Diesel.

Seit Jahren mühen sich deutsche Automanager, der sparsamen Dieseltechnik auch auf anderen Kontinenten größere Marktanteile zu erschließen – bislang vergebens. In den USA scheiterte der Sparmotor schon an den strengeren Abgasgesetzen, die mit Rußfiltern allein kaum erfüllbar sind.

Denn Dieselmotoren stoßen gegenüber Benzinern ein Vielfaches an Stickoxiden aus, die den Sommersmog verschärfen. In Europa, wo der Diesel politisch gefördert wird wie nirgendwo sonst, gestatten die Gesetzgeber diesem Motor dreimal höhere Grenzwerte als Benzinern. Auch die für 2009 geplante Euro-5-Norm sieht weiter entsprechend lasche Standards vor.

Anders in den USA: Dort zwingen weit strengere Schadstofflimits die Industrie zur gründlichen Problemlösung: Volkswagen und DaimlerChrysler werden ihre großen US-Diesel-Modelle deshalb künftig mit einem Harnstoff-Kat ausstatten. Das System

trägt aus Gründen der Verbalhygiene die Bezeichnung „Bluetec“.

Die beiden Konzerne wollen sich damit an die Spitze einer Bewegung setzen, die den Amerikaner zum sparsamen Fahren bekehren soll. Und das Marktforschungsunternehmen J.D. Power rechnet diesem Feldzug auch durchaus Erfolgchancen aus: In einer Studie mit dem Titel „Global Outlook for Diesel“ prognostizieren die PSDemoskopen für das Jahr 2015 einen Dieselanteil an den Pkw-Neuzulassungen in den USA von über 15 Prozent.

In der Tat könnte ein solcher Trend zum Sparauto den Spritdurst Amerikas dramatisch senken. Laut der US-Umweltbehörde EPA ließe sich der gesamte Ölimport aus Saudi-Arabien (derzeit fast 90 Milliarden Liter pro Jahr) einsparen, wenn ein Drittel aller US-Pkw Diesel tanken würde.

So hoffnungsfroh solche Zahlen auch die europäischen Autokonzerne stimmen mögen, so sehr nähren sie Sorgen in einem anderen Industriezweig: der Mineralölwirtschaft. Die sieht sich schon durch den europäischen Dieselboom an die Grenze ihrer Elastizität geföhrt. Zwischen Ölfeld und Auto nämlich gibt es ein wichtiges Bindeglied, dessen technische Zwänge die Dieselvionäre gemeinhin unberücksichtigt lassen: die Raffinerie.

Dort wird, je nach Qualität des Rohöls, gewöhnlich nur gut ein Drittel in die sogenannten Mitteldestillate Dieseldkraftstoff, Kerosin und leichtes Heizöl verwandelt. Die steigende Nachfrage hat die Betreiber deutscher Raffinerien gezwungen, diesen Anteil durch technische Tricks sogar auf deutlich über 40 Prozent zu steigern. Doch damit ist die Grenze des wirtschaftlich noch Möglichen praktisch erreicht.

Trotz aller Bemühungen lässt sich der enorm gestiegene Dieselbedarf schon lange nicht mehr von den heimischen Raffinerien allein decken. Sieben Millionen Tonnen des Kraftstoffs importieren die EU-Staaten deshalb jährlich aus Russland.

Auf der anderen Seite produzieren Europas Raffinerien weit mehr Benzin, als der hiesige Markt braucht. Noch gibt es dafür dankbare Abnehmer: 19 Millionen Tonnen pro Jahr gehen nach Nordamerika. Doch dieser Abflussweg wird nicht auf Dauer offenstehen: Die Ölkonzerne der USA erweitern derzeit die Kapazität ihrer Raffinerien und werden ihre Benzinproduktion deshalb bald deutlich steigern.

Klaus Picard, Chef des Mineralölwirtschaftsverbands (MWW), sieht bereits ein „ernstes Problem“ heraufziehen: In einer Sintflut aus Benzin werden Shell und Co. zunehmend nach Diesel dürsten.

CHRISTIAN WÜST

