

# Dieselschwarztechnologie derzeit nicht ersetzbar GA 2.8.2017

Zu den Berichten zur Dieselkrise, einem mutmaßlichen Kartell mehrerer Autokonzerne und zum Urteil des Stuttgarter Verwaltungsgerichts, das ein Diesel-Fahrverbot forderte

Dieselfahrzeuge stehen seit über 80 Jahren für ein Erfolgsmodell der deutschen Automobilproduktion. Die heutigen Modelle der Euronormen 5 und 6 sind die umweltschonendsten, die es je gab. Richtig aber auch ist, dass Softwaremanipulationen zur Vortäuschung falscher Emissionswerte, um bestehende Zulassungsvoraussetzungen zu unterlaufen, den Straftatbestand des Betrugs erfüllen.

Zulassungsrichtlinien wurden erlassen, um Gesundheitsschäden abzuwenden, die durch den rasant gewachsenen Pkw-Verkehr in den Städten (50 Prozent Diesel) jederzeit drohen.

Es ist also nicht der Diesel-Pkw an sich das Problem, sondern der enorm gestiegene Individualverkehr (Pendler), vor allem in den Städten. Die Automobilindustrie muss sich mangelnde Anpassung an die geänderten Bedingungen und penetrante Widerwilligkeit in der Befolgung politisch vorgegebener Mindeststandards vorwerfen lassen. Die Politik hat die Umsetzung ihrer Vorgaben nur halb-



Was wird aus den Diesel-Fahrzeugen? Beim Spitzentreffen in Berlin geht es heute um Konsequenzen aus dem Diesel-Skandal.

FOTO: DPA

herzig überwacht, und der Automobilkunde hat die Vorteile des subventionierten Kraftstoffs bei geringerem Verbrauch gerne mitgenommen, ohne weiter zu denken.

Da mit einem vollständigen Ersatz des Verbrennungsmotors durch Elektroantrieb in den nächsten 25 Jahren nicht zu rechnen ist, müssen alle vorgenannten Verursacher zu einer fairen Kostenbeteiligung bei der Hardwarenach-

rüstung mit SCR beitragen. Damit würde der Stickoxid-Ausstoß (NOx) auf unterhalb der ab 2020 geltenden Euro-Norm 6d sinken.

Eberhard Witz,  
Swisttal

Man sollte kritisch hinterfragen, ob die Grenzwerte überhaupt gerechtfertigt sind. Man führte gegen den Willen der beiden großen europäischen Nationen Frankreich und Deutschland in der

EU Normen ein, die die Autoindustrie vor große Probleme stellte. Insbesondere wurde die deutsche Autoindustrie benachteiligt, weil in Deutschland wohl die meisten Premiumfahrzeuge mit großem Hubraum gebaut werden. Der technische Aufwand, um die Grenzwerte einzuhalten, ist enorm und somit teuer. Nicht zu vergessen, dass dadurch auch der Dieserverbrauch pro Fahrzeug steigt. Nun muss man sich fragen, wie ein

solcher Grenzwert zustande kommt? Da wird „geschachert“, manchmal ohne ausreichende technische Beweise. Da stimmen Länder mit ab, die überhaupt keine Autoindustrie haben – oder es wird auch gegen andere Länder abgestimmt, um deren Wirtschaft zu schaden. Ich selbst habe über zwei Jahrzehnte international an der Festlegung von Normen mitgearbeitet und weiß, über was ich spreche.

Nun waren die Normen in der Welt und die Autoindustrie musste sich damit auseinandersetzen. Das hätte sie nach dem heutigen Stand der Erkenntnisse besser machen müssen.

Wir in Deutschland leben überwiegend von der Autoindustrie und die muss gerettet werden – eine schwierige politische Aufgabe. Nun zu fordern, die Dieselschwarztechnologie abzuschaffen und durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen, funktioniert nicht.

Elektrofahrzeuge haben aufgrund des seit über 100 Jahren nicht gelösten Speicherproblems kaum einen wesentlichen technischen Fortschritt gemacht und letztendlich kommt der Strom immer noch aus der Steckdose – das ist ein Strommix mit überwiegend Kohle.

Klaus Ridder,  
Siegburg