



Der Diesel sei am Ende, der Umstieg zur E-Mobilität nicht mehr aufzuhalten. Jetzt melden sich die Experten zu Wort: 25 Professoren, Inhaber renommierter Lehrstühle in Deutschland, Österreich und der Schweiz wenden sich mit einem eindringlichen Appell an Politik und Gesellschaft.

Es ist nicht zu leugnen, dass der klassische Antrieb unter Beschuss steht. Über die Wissenschaftliche Gesellschaft für Kraftfahrzeug- und Motorentechnik – kurz WKM – wenden sich jetzt 25 Experten zu Wort. Die Wissenschaftler stellen drei Thesen auf, die so verkürzt werden können:

- Erstens könne der Verbrennungsmotor als Motor von Mobilität und Verkehr durch die E-Mobilität wohl ergänzt, nicht aber ersetzt werden.
- Zweitens sei das Thema Emissionen mit den aktuellen und kommenden Technologien vollständig gelöst; **der Verbrennungsmotor könne in Zukunft völlig umweltneutral betrieben werden.**
- Und drittens erinnern die Wissenschaftler an die einzigartige Eigenschaft des Verbrennungsmotors, die unterschiedlichen Kraftstoffe – mit hervorragenden Lagerungseigenschaften – flexibel und effizient nutzen zu können.

Die drei Kernthesen werden durch zehn Erläuterungen ergänzt, mit denen auf die Themen Stickoxid und Feinstaub, die kommende Zertifizierung mit Realemissionen (RDE) und auch die Manipulationen, wie sie von Volkswagen vorgenommen wurde, eingegangen wird. Die kommenden RDE-Messungen werden ausdrücklich begrüßt; es geht den Professoren keineswegs um die Rechtfertigung irgendwelcher Schummeleien. Betont wird aber auch: Die Diskrepanz zwischen Zertifizierungswert und Realemission ist seit 20 Jahren bekannt. Der Missstand ist mit der RDE-Zertifizierung ab September 2017 endgültig behoben. Gleichzeitig sind die Themen Stickoxid und Feinstaub sowohl beim Diesel als auch beim Ottomotor vollständig gelöst – und zwar auch im RDE-Zyklus.

Die Zukunftsfähigkeit des Verbrennungsmotors

Die Verbotsdiskussion um den Verbrennungsmotor müsse deshalb endlich aufhören: **Die Berichterstattung über Diesel- und Ottomotoren sei teilweise unredlich und von falschen Aussagen geprägt.** Quintessenz: Wer auf den Verbrenner verzichtet, schadet der Umwelt und dem Klima. Den Professoren geht es um die Zukunftsfähigkeit des Verbrennungsmotors, doch die Politik beschäftigt sich weiterhin mit den bereits im Markt befindlichen Euro-5-Autos sowie den Euro-6-Modellen, die noch nicht gemäß RDE zertifiziert sind. Hier stehen Nachrüstlösungen im Raum.

Nach Ansicht von Experten ist eine Nachrüstung von Euro-5-Autos mit der SCR-Technik allerdings kaum sinnvoll; die Entwicklung entsprechender Systeme wäre nicht nur exorbitant teuer, sondern würde auch mehrere Jahre in Anspruch nehmen; bis dahin sind die entsprechenden Autos nur noch eine Minderheit im Markt. Software-Lösungen sind zwar denkbar, doch es gilt dabei, die Wirksamkeit der Partikelfilter im Auge zu behalten. Möglicherweise tragen die Argumente der Experten dazu bei, die Diskussion um den Verbrennungsmotor zu versachlichen. Das letzte Wort ist noch lange nicht gesprochen.

Die Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Kraftfahrzeug- und Motorentechnik.

Kommentar: Schluss mit den Possen



Jens Meiners ist Chef-Korrespondent der »Automobil Industrie«. (Bild: Ampnet)

Es ist ein Possenspiel, das seit einigen Jahren von Politik und Teilen der Medien aufgeführt wird, und durch den Kakao gezogen wird dabei nicht nur die Industrie, sondern auch der Bürger. Lange Jahre hatte man Kunden zum Kauf von Dieselfahrzeugen animiert - und zwar mit gutem Grund. Denn kein anderes Motorenkonzept passt so gut zu modernen Fahrgewohnheiten und geht so behutsam mit den Ressourcen um.

Eines der größten Probleme, mit denen die Entwickler zu tun hatten, war die Stickoxid-Thematik. Die Politik hatte extrem anspruchsvolle Verbrauchsvorgaben gemacht, deren Erfüllung das Hauptaugenmerk der Industrie galt. Man wusste auch in der Politik um die NO_x-Problematik – oder hätte davon wissen können. Und man hat es zugelassen und für in

Ordnung befunden, dass die Industrie die Autos auf Testfenster hin entwickelt. Wohlgermerkt: In Zukunft werden diese Normen nochmals verschärft, und ab September 2017 müssen neu zertifizierte Fahrzeuge die vorgeschriebenen Emissionen über ein sehr viel breiteres Band hinweg erreichen. Mit diesen Autos ist das Thema Stickoxid und Feinstaub endgültig gelöst. Auch das weiß die Politik, oder sie könnte es wissen.

Doch bevor sich diese Erkenntnis herumspricht, soll der Dieselmotor offenbar um jeden Preis totgeredet werden. **Als Vehikel dafür muss der VW-Skandal herhalten, obwohl ironischerweise einige der saubersten Fahrzeuge schon heute von VW kommen.**

Und so werden alte Fahrzeuge getestet, die Testergebnisse von Euro-5- und frühen Euro-6-Autos atemlos präsentiert. Die Politik „verzweifelt“ am Diesel, heißt es da; es sei „Vertrauen zerstört worden“. **Wohlgermerkt: Wir sprechen von Emissionen im Molekülbereich ohne jede medizinische Relevanz. Anderslautende Behauptungen, denen zufolge jedes Jahr viele tausend Menschen an Stickstoffemissionen zugrunde gingen, darf man getrost als „fake science“ bezeichnen.** Doch die Politik hat sich festgelegt: Elektroautos und Hybride sollen wir kaufen, und für Rückenwind sollen ironischerweise Testzyklen sorgen, deren Ergebnisse von Realverbräuchen und -Reichweiten sehr viel weiter entfernt sind als jeder Volkswagen-Diesel.

Auch der Industrie sind Vorwürfe zu machen: Sie hat sich von der Politik vorschnell in gewaltige Investitionen treiben lassen, die sie nun irgendwie „rekuperieren“ muss. Und so werden übergewichtige, mit Batterien vollgestopfte Hybrid-Limousinen als „das Beste aus zwei Welten“ angepriesen und dem Kunden suggeriert, er könne damit zu den Spritkosten eines Motorrollers von A nach B kommen; bei den Elektroautos werden die problematischen Produkteigenschaften und **gravierenden Umweltprobleme ignoriert**. Vollwertige Autos sind sie nicht – schon gar nicht im Vergleich zu den Dieselaautos, von denen sich die Bürger offenbar keineswegs verabschieden wollen.

Dafür, dass er sich bei den „alternativen Antrieben“ bislang weiser Kaufzurückhaltung befleißigt, kann man den deutschen Autokäufer nur beglückwünschen. Und man muss ihn für seine Politiker bemitleiden, die zu einer ergebnisoffenen und unvoreingenommenen Betrachtung offenbar nicht in der Lage sind. Jetzt haben **25 Professoren** in einer Erklärung die wichtigsten Argumente für den Verbrennungsmotor zusammengetragen. Bleibt zu hoffen, dass ihre sachlichen Einwände zu einem raschen Ende der Verbotsdiskussion beitragen.