

Mobilität + Transport - 19.09.2018

Interview zu Fahrverboten

## Dudenhöffer: "Die Autoindustrie spielt auf Zeit"

**Nach Einschätzung von Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer müssen sich rund 20 Städte auf Fahrverbote einstellen. Die Zeche zahlen Fahrer älterer Diesel.**

*Von Karin Birk*

**DHZ: Herr Professor Dudenhöffer, vor kurzem hat das Verwaltungsgericht Wiesbaden Einfahrverbote für Frankfurt beschlossen. Wie vielen Städten droht dasselbe Schicksal?**

**Dudenhöffer:** Nach unseren Daten müssen rund 20 Städte mit Fahrverboten rechnen. Neben Hamburg, Stuttgart, Frankfurt und Aachen könnten künftig auch Berlin und im Süden Heilbronn, Freiburg und Reutlingen dazu zählen. Aber auch in München und Düsseldorf werden die juristischen Scharmützel nicht lange tragfähig sein. In allen genannten Städten werden die bisher eingeleiteten Maßnahmen aller Voraussicht nach nicht ausreichen, um die geforderten Stickstoffdioxid-Grenzwerte vor dem Jahr 2020 einzuhalten.



Professor Ferdinand Dudenhöffer ist Gründer und Direktor des CAR (Center Automotive Research) an der Universität Duisburg Essen. - © privat

**DHZ: Wer ist schuld an diesem Schlamassel?**

**Dudenhöffer:** Vor allem die Autobauer und die Politik. Die Politik weiß seit 2010, dass die Luft in den Städten schlecht ist. Seitdem werden die Kanzlerin und ihre zuständigen Minister von Brüssel abgemahnt. Acht Jahre haben sie diese Mahnungen in den Wind geschlagen. Das ist mehr als frevelhaft. Schuld haben aber auch die Autobauer, die nicht zuletzt durch vermeintliche Software-Lösungen den

Leuten Sand in die Augen gestreut haben. Sie haben verhindert, dass man rechtzeitig mit Hardware-Lösungen versuchte, das Problem zu lösen.

**DHZ: Die Experten des Nationalen Forums Diesel sprechen sich für eine Hardware-Nachrüstung aus. Wie denken Sie darüber?**

**Dudenhöffer:** Seit Jahren plädieren wir und andere dafür, endlich die Hardware nachzurüsten. Aber seit Jahren ducken sich die CSU-Verkehrsminister mit irgendwelchen dummen Sprüchen weg. Noch einmal: Eine Hardwarenachrüstung ist technisch zu vernünftigen Kosten möglich. Das sagen sehr, sehr viele ernst zu nehmende Institute und Organisationen wie der ADAC aber auch Zulieferer. Dabei nennen sie Preise zwischen 2.500 bis 3.500 Euro.

„Die Politik weiß seit 2010, dass die Luft in den Städten schlecht ist.“

**DHZ: Und müsste diese Nachrüstung nicht fairerweise die Autoindustrie bezahlen?**

**Dudenhöffer:** Sie können die Autobauer nach meiner Einschätzung rechtlich nicht dazu zwingen, die Hardware-Nachrüstung zu finanzieren. Deshalb haben wir uns dafür ausgesprochen, die Steuer auf Diesel der Steuer auf Benzin anzugleichen. Die Mehreinnahmen sollten dann für Nachrüstungen genutzt werden. Abgesehen davon, gibt es auch keinen Grund, den Dieselmotoren steuerlich länger zu begünstigen.

**DHZ: Wie stehen die Chancen, dass es zu einer Hardware-Nachrüstung kommt, nachdem die Industrie dafür plädiert, die Technik von unabhängigen Prüfinstituten wie TÜV oder Dekra prüfen zu lassen?**

**Dudenhöffer:** Mit derlei Vorschlägen spielt die Autoindustrie weiter auf Zeit. Allen Äußerungen wahlkämpfender Politiker zum Trotz glaube ich deshalb nicht, dass die Hardware-Nachrüstung kommt. Sprich: Wer in der Großstadt wohnt oder arbeitet und einen älteren Diesel fährt, hat Pech gehabt. Er bezahlt die Rechnung.

**DHZ: Hat der Diesel da überhaupt noch eine Zukunft?**

**Dudenhöffer:** Nur dann, wenn es ein Diesel mit der Euronorm 6D ist. Nur diese Fahrzeuge werden die Grenzwerte einhalten. Deshalb werden Elektromotoren den Diesel immer mehr verdrängen. Wir erwarten, dass ab dem Jahr 2023 oder 2024 E-Fahrzeuge auch preislich mit den Dieselmotoren konkurrieren können.