

NPINTERVIEW

„Verkehrsminister der CSU haben Deutschland ins Chaos geführt“

VON INKEN HÄGERMANN

HANNOVER. Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer spricht sich vehement für Hardware-Nachrüstungen für Diesel aus.

Bundeskanzlerin Angela Merkel wünscht sich Hardware-Nachrüstungen für ältere Diesel, Verkehrsminister Andreas Scheuer will ein Prämien-Programm. Was ist sinnvoller?

Das Prämienprogramm bringt gar nichts. Wir haben Prämien ohne Ende gesehen, mit Rabatten von bis zu 10 000 Euro. Viele alte Diesel sind schon abgefischt, wer es sich leisten kann, hat bereits einen neuen Wagen. Der Scheuer-Vorschlag ist ein Placebo: Der Minister hat im Angesicht von drohenden Fahrverboten so eine hilflose Idee in die Welt gesetzt, weil er nicht mehr vor und zurück weiß.

Die Hersteller argumentieren, Nachrüstungen seien hochkompliziert. Der ADAC führt gerade einen Langzeittest durch und sagt: Es geht. Wer hat recht?

Der ADAC natürlich. Die Autobauer sitzen das Thema seit drei Jahren konsequent aus, ohne sich zu rühren. Wenn die Hersteller damals sofort

angefangen hätten, eine Lösung zu entwickeln, könnten wir jetzt schon die Hardware-Nachrüstungen in den Autos haben – und hätten deutlich weniger Probleme mit Fahrverboten. Dazu kommt die politische Nicht-Aktivität, die der Verkehrsminister Scheuer und sein Vorgänger Alexander Dobrindt drei Jahre betrieben haben: Die Verkehrsminister der CSU haben Deutschland ins Chaos geführt. Und die Autobauer waren daran mitbeteiligt.

Wer sollte die Kosten tragen?

Moralisch müssten das die Hersteller tun, aber das ist juristisch problematisch. Also brauchen wir eine Lösung, die für die Verbraucher passt und rechtlich funktioniert. Wenn Politiker Fehler machen, ist es ja meistens so, dass der Wähler auf den Kosten sitzen

bleibt. Das könnte auch hier passieren. Ich plädiere dafür, dass man endlich die Subventionen auf Dieseldieselkraftstoff abschafft. Dann hätte der Staat 18 Cent pro Liter Diesel zusätzliche Einnahmen, damit könnte man alle alten Diesel-Autos umrüsten.

Sind mit Nachrüstungen alle Probleme beseitigt? Ältere Euro-6-Diesel stoßen offenbar auch mehr Stickoxide aus als erlaubt. Wie könnte das geändert werden?

Nach meiner Einschätzung muss man die Euro-6-Diesel auch ins Visier nehmen. Der ADAC, das Kraftfahrtbundesamt und Verbraucherorganisationen haben diese Fahrzeuge bereits ausgiebig getestet. Mit dem Ergebnis, dass ältere Euro-6-Diesel das um bis zu 15-fache des erlaubten Grenzwerts ausstoßen – teilweise sind sie sogar schlechter als Euro-4 oder Euro-5.

Was ist das Problem?

Manche Euro-6-Diesel haben zwar schon SCR-Katalysatoren, allerdings sind die Tanks für Ad Blue viel zu klein beziehungsweise der Verbrauch ist viel zu niedrig eingestellt. Die Menge in diesem „Schummel“-Behälter soll dann für 20 000 Kilometer reichen – dadurch

ist die Abgasreinigung katastrophal. Bei

einer optimalen Abgasreinigung reichen fünf Liter Ad Blue für knapp 1000 Kilometer. Im Prinzip müsste daher bei fast jedem Dieseltankvorgang Ad Blue nachgetankt werden, oder man baut größere Behälter ein. Für die Euro-6-Modelle, die noch keinen SCR-Katalysator haben, muss eine entsprechende Hardware nachgerüstet werden. Diese Autos bleiben ja noch ewig auf dem Markt.

Was könnte man sonst tun, um Fahrverbote zu vermeiden?

Es ist schon fünf nach zwölf. Seit acht Jahren wird die Bundesregierung von der EU abgemahnt und hat das im Wesentlichen ignoriert. Ich denke, dass wir bis 2020 oder 2021 mit Fahrverboten leben müssen. Wir können nur versuchen, so schnell wie möglich da rauszukommen, indem rasch und flächendeckend Hardware-Nachrüstungen durchgeführt werden.

Porsche hat angekündigt, keine Fahrzeuge mehr mit Diesel-Motoren zu verkaufen. Verfrüht oder ein Vorbild für andere Hersteller?

Eine absolut richtige Entscheidung. Porsche hat erkannt, dass man sich als Premium-Hersteller nicht mit so einem belasteten Aggregat zu seinen Kunden wagen sollte. Volvo hat diesen Schritt bereits angekündigt. Toyota auch, Porsche ist der erste deutsche Autobauer. Der Diesel hat viel Schaden für Autohersteller und Kunden angerichtet.



Ferdinand Dudenhöffer