

## Kommentar: Der Diesel wird noch lange leben

Von Hans R. Richarz

**Am Anfang schien nach der Aufdeckung der Wolfsburger Abgas-Manipulationen Schluss mit lustig zu sein. Ferdinand Dudenhöffer von der Universität Duisburg-Essen, gemeinhin als Branchenexperte apostrophiert, prophezeite daraufhin im Norddeutschen Fernsehen mit finsterner Miene nicht als Einziger den globalen Untergang dieser Fahrzeuge: "Dieselautos sind am Ende." Einspruch, Herr Professor.**

Nach wie vor ist Europa, wo jede zweite Pkw-Neuzulassung ein Auto mit Diesel-Motor ist, der größte Dieselmotor der Welt. In Deutschland stieg der Verkauf dieser Autos im ersten Halbjahr 2016 auf die Rekordhöhe von 812 000 Exemplaren, und neuerdings bereiten sich sogar die USA auf einen, wenn auch nicht mit Europa vergleichbaren Diesel-Boom vor.

Das freut die Autoindustrie. Für sie kommt der Trend zum Diesel wie gerufen, denn der Selbstzünder ist noch lange nicht am Ende, im Gegenteil: Er wird gebraucht. Die Analysten von IHS Markit, einer führenden Marketing-Beratungsgesellschaft mit Sitz in London und New York, sind fest davon überzeugt, dass nur mit Hilfe des Dieselmotors die für das kommende Jahrzehnt angekündigten strengeren Abgasvorschriften zu erreichen sind. „Ohne Diesel würde kein Hersteller die CO<sub>2</sub>-Regularien erreichen, die ab 2021 in Europa gelten“, bekräftigt Andrew Fulbrook, Chef-Analytiker der Prognose-Spezialisten von IHS Markit. Ab dann muss die Autoindustrie im Durchschnitt des Flottenverbrauchs die Marke von 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer erreichen.

Der Grund für die weitere wichtige Rolle der Dieselautos liegt aber auch im schleppenden Absatz von Elektrofahrzeugen, für die die am 2. Juli gestartete E-Prämie in Deutschland keineswegs die Erwartungen erfüllt. Das sagen auch die IHS-Markit-Analysten, die zwar mit einem allmählichen Abfall der Dieserverkäufe in Europa rechnen, aber davon ausgehen, dass 2028 der Anteil dieser Motorengattung immer noch bei 36 Prozent liegen wird.

Für den Schadstoff Stickoxid sind in den Vereinigten Staaten die zulässigen Obergrenzen schon jetzt viel niedriger als in Europa. Während in der EU nach der seit September 2015 geltenden Euro-6-Norm maximal 80 Milligramm pro Kilometer erlaubt sind, sieht die vergleichbare Norm der US-Umweltbehörde EPA ein Limit von 70 Milligramm pro Meile, also etwa 1,6 Kilometern vor. Das ist ohne teure „Clean Diesel Technology“, wie es in den USA heißt, nicht zu erreichen. Davor scheuen allerdings zum Beispiel General Motors oder Mazda nicht zurück. VW-Chef Matthias Müller aber sehr wohl. Dem Magazin „Automotive News teilte er kürzlich mit, sein Unternehmen wolle diese Technik aus Kostengründen nicht anwenden. Überhaupt würden zukünftige Vorschriften in den USA sein Geschäft mit Diesel-Autos extrem erschweren.

Offensichtlich sucht Müller sein Heil in der Elektrotechnik. Das Magazin „Wirtschaftswoche“ berichtete am 12. August, dass ein neues Elektroauto von Volkswagen mit einer Reichweite von bis zu 600 Kilometern Teslas Model S bei weitem abhängen werde. Wenn das stimmt, wären die Wolfsburger aus dem Schneider. Ein solches Auto zu einem erschwinglichen Preis würde nämlich den VW-Flottenverbrauch und damit die Flotten-Abgase auch ohne Diesel drastisch senken. Einen seriennahen Prototypen will VW angeblich im Herbst vorstellen. (ampnet/hrr)

## Bilder zum Artikel

---



Hans-Robert Richarz.

---