

## Kampf des deutschen Politiksystems gegen das Auto

Ende 2016 bezeichnete Fr. Merkel das Auto mit Verbrennungsmotor erstmalig als "Brückentechnologie" wie sie dies mit der zukunftssträchtigen Kernenergie ab 2010 tat. Der Kampf des Politiksystems gegen die Autoindustrie und das Auto für Jedermann hat jedoch schon lange vorher begonnen. Ziel kann die Abschaffung des Autos für Jedermann sein. Spekulativ ist ein weiteres Ziel dieser Politik die Autoindustrie als Existenzgrundlage\*\*\*\* Deutschlands zu zerstören. Eine mögliche Motivation ist wahrscheinlich die Ökoreligion und der "Klimawandel". Ohne massive Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs sind die "Klimaziele" der Regierung nicht erreichbar.

Auf lokaler Ebene wird die Anzahl der Parkplätze mehr und mehr eingeschränkt. Die Fahrgeschwindigkeit wird trotz der Entwicklung zu immer sichereren Autos immer mehr beschränkt. Beispielsweise hat man in BaWü zahlreiche als Bundesstrasse deklarierte Durchfahrtsstrassen in Ortschaften auf Tempo 30 beschränkt. Strassen werden schmaler gestaltet, sinnlose Hindernisse eingerichtet.

Mein erstes Auto war ein Ford Capri mit Vergasermotor, 12 L/100Km Verbrauch, ohne Kat. Die Abgase enthielten gem. Erinnerung z.B. fast 1/2% unverbrannte Kohlenwasserstoffe. Mein erster Diesel war ein Golf II. Dieser stiess, bis ich die Einspritzdüsen wechselte, gut sichtbare, schwarze Wolken aus. Im Gegensatz zu heute waren schwarze Qualmwolken bei Diesel PKW und LKW häufig. Heute fahre ich einen Opel mit 1.9L Dieselmotor, Schadstoffklasse 4. Die Common Rail Einspritzung\*\* sorgt für eine sehr gleichmässige, saubere, rückstandsarme Verbrennung, der DPF reduziert den Feinstaubausstoss auf einen Bruchteil, die Abgasrückführung den Stickoxidausstoss in vielen Fahrzuständen\*\*\*. Insgesamt haben sich die Abgasemissionen in Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten auf einen kleinen Bruchteil reduziert und reduzieren sich durch die Bestandserneuerung weiter. Ein Handlungsbedarf ist sachlich nicht erkennbar.

Vor Jahren hat die EU motiviert von grünen NGO die Vorschriften zum künftigen max. CO2 Flottenverbrauch EG443/2009 (PKW) und EU 510/2011 (LN) erlassen\*\*\*\*\*. Diese bevorzugen Hersteller kleiner Autos, z.B. aus Frankreich und Italien. Die Hersteller PS-starker Fahrzeuge aus Deutschland werden sehr benachteiligt und mit hohen Kosten belastet. Deutschland unter Merkel hat keine adäquaten Schritte unternommen um diese Richtlinie abzuwenden die die wirtschaftliche Existenzgrundlage Deutschlands gefährdet.

Die EU hat gem. Edgar L. Gaertner (9) motiviert durch die Bundesregierung die Verordnung EG 692/2008 verschärft z.B. 2016/427 mit NOx Werten eingeführt die keinerlei sachliche, wissenschaftliche Grundlage haben und nur schwer und zu enormen Kosten zu erfüllen sind. Die Merkel Regierung hat wiederum keine adäquaten Schritte unternommen um z.B. die Toxikologie von NOx zu untersuchen, oder gar die Autohersteller vor dieser wahrscheinlich sinnfreien Schikane zu schützen. Die Autohersteller haben getan als ob sie ganz grossartig innovativ seien und diese Werte

einhalten können. Dass dies nicht der Fall war, war allgemein bekannt. Beispielsweise musste ich bei meinem Vorgängerauto das Abgasrückführventil reinigen. Dabei lernte ich, dass die Abgasrückführung z.B. bei kaltem Motor, oder höherer Drehzahl (*Geschwindigkeit > 130 Km/h*) nicht stattfindet. Sprich die im Testzyklus nicht erfassten Betriebszustände.... Es stellt sich die Frage ob sich die Autokonzerne mit einer ehrlichen, offensiven Kommunikation gegen den Ökoterror hätten wehren können. Ich denke, gegen die Politik, der Macht der "Qualitätsmedien" ausgesetzt und mit Unternehmen die den anderen in den Rücken gefallen wären, wäre ein solches Unterfangen zum Scheitern verurteilt gewesen.

Zahlreiche deutsche Politiker fordern von den "Konzernen" eine Hardwarenachrüstung der mit "Schummelsoftware" ausgestatteten Diesel. Bei einem Gesamtdieselbestand von 15 Mio. (4) Diesel PKW in Deutschland kann dies in Deutschland 5 Mio. Autos, in Europa 15 Mio. Autos betreffen. Die Hersteller müssten die Hardware für jeden Typ entwickeln, testen und in Werkstätten umrüsten. Dies kann für die 15 Mio. PKW ca. 30 Mrd. € bedeuten. Da Diesel mittlerweile Sensibelchen sind und das System sehr komplex ist, sind Folgeschäden möglich. Die deutschen und europäischen Autohersteller hätten damit einen erheblichen Nachteil gegenüber der asiatischen Konkurrenz die kaum Diesel anbietet.

Seitens der Bundesregierung wurde eine EU Richtlinie zur Schadstoffmessung in Städten 2008/50/EG (5) unmerklich, aber sehr verschärft in deutsches Recht umgesetzt (2)(3), . Dies ist der Grund warum in Deutschland regelmässig überhöhte Schadstoffwerte gemessen werden, in anderen EU Staaten viel seltener. *„und nach den Maßgaben des Luftmessnetzes muss an dem »maßgeblich höchstbelasteten Straßenabschnitt« gemessen werden. Das stimmt zwar nach EU-Vorgaben nicht, nach denen Messungen, die repräsentativ für ein Gebiet sind, gemacht werden sollen.“* (8). Interessant ist auch, dass dann z.B. an autofreien Tagen die höchsten NOx Messwerte registriert werden.

Die Bundesregierung und "Qualitätsmedien" suchen bei den Fahrverboten den Eindruck zu erwecken, dass dies eine schicksalshafte Entwicklung, verursacht durch die "Deutsche Umwelthilfe" sei. Andererseits finanziert die Bundesregierung diese NGO die in vielen Städten Fahrverbote einklagt massgeblich, Quelle Fokus (1). In der Realität sind dies durch Fr. Merkel initiierte, oder gebilligte Einschränkungen.

Seitens der regierungsnahen Medien wird immer wieder das Elektroauto\* als zukünftiges Mittel des Individualverkehrs beschworen. Sofern man 56 Mio. KfZ (4) gleichwertig durch Elektromobile ersetzen wollte so ergäbe dies einen zusätzlichen jährlichen Stromverbrauch von vielleicht 250 TWh, die zum aktuellen Stromverbrauch von 530 TWh hinzukommen. Ein Neubau von etwa 30 grossen, umweltfreundlichen Kernkraftwerken, oder 40 grossen Kohlekraftwerken wäre erforderlich. Da es 15 - 20 Jahre bedarf um ein solches Kraftwerk zu errichten, bzw. 25 - 30 Jahre um diese Kapazität zu errichte, müsste man mit der Planung beginnen. Ich vermute dass das Elektromobil für Jedermann nicht das Ziel der Politik ist.

Holger Narrog

\*Elektroautos sind grundsätzlich wesentlich eleganter als Autos mit Verbrennungsmotoren. Die Elektromotoren selber haben einen Wirkungsgrad > 90%. Die Motoren, z.B. Asynchronmotoren sind einfach aufgebaut und lassen sich etwa in der Radnabe unterbringen. Dadurch entfallen Getriebe, Differential und der Antriebsstrang. Die wesentliche Herausforderung liegt in der Speicherung der elektrischen Energie. Die Batterie ist die Achillessehne des Elektroautos. Um Elektroautos ohne Staatseingriffe wettbewerbsfähig zu machen bedarf es erheblicher Entwicklungsschritte zugunsten preiswerterer und langlebigerer Stromspeicher.

\*\*Bei der Common Rail Einspritzung wird der Kraftstoff mittels Einspritzpumpe verdichtet und in einem Rohr mit ca. 1800 bar Druck gespeichert. Dieser Kraftstoff wird dann mittels Injektoren in die Brennräume gespritzt. Die Injektoren werden über Piezoventile, über die Motorsteuerung gesteuert und der Kraftstoff in mehreren Intervallen eingespritzt. Dies erlaubt eine wesentlich vollständigere, sauberere Verbrennung als frühere Techniken.

\*\*\*Durch die Einführung der Abgasreinigung wurde der Diesel vom unkaputtbaren Motor zum Sensibelchen. Das System ist sehr komplex und wenn es nicht gut abgestimmt ist, sind kapitale Schäden nicht ungewöhnlich. Hier in der Schweiz fahren sehr viele Mitmenschen überwiegend kurze Strecken. Dadurch kann ein Dieselpartikelfilter häufig nicht abreinigen. Der Partikelfilter verstopft. Dadurch entsteht am Turbolader ein Gegendruck der im Laufe der Zeit zu einem Lagerschaden führt. Dadurch kann wiederum Öl in den Ladeluftkühler gelangen, so dass dieser verstopft. Ein Dieselpartikelfilter kostet im Internet ca. 500 €, beim Vertragshändler kostet die Reparatur häufig einen 4-stelligen Betrag. Gleiches gilt für den Turbolader. Alles zusammen kostet dann viele graue Haare. Es sind teure, arbeitsintensive Reparaturen bei denen auch Werkstätten gerne Fehler machen die dann irgendwann, manchmal Jahre später, zu Tage treten.

\*\*\*\*Wenn man die Bedeutung des Autos als wirtschaftliche Existenzgrundlage betrachtet, so endet diese nicht mit den Autoherstellern sondern beginnt mit diesen. Die Autohersteller benötigen Zulieferer, Bosch, Continental u.v.a.. Wesentliche Teile der Stahlindustrie, Giessereien, der chemischen Industrie, des Maschinenbaus bis hin zu Stromversorgern.... hängen am Auto. Vom Auto leben auch 10.000 Tankstellen, Werkstätten, Prüfinstitute, Fahrschulen etc. Eine Aufgabe des Autos hat einen ganz massiven Wandel der Wirtschaftsstruktur Deutschlands zur Folge.

\*\*\*\*\* Art. 1 und 4 i.V.m. Anhang I; s. Tabelle).

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw und LNF werden gemessen (Art. 1 Abs. 2):

	Pkw		LNF	
	bis Ende 2019	ab 2020	bis Ende 2019	ab 2020
Sockelbetrag (EU-Flottenziel) [g CO <sub>2</sub> /km]	130	95	175	147
Zusatzbetragsfaktor a [g CO <sub>2</sub> /km pro kg]	0,0457	0,0333	0,093	0,096
Bezugsmasse M <sub>0</sub> [kg]	1.392,40	1.379,88	1.766,40	1.766,40

– bis Ende 2020 mit dem „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ; Verordnung [(EG) 692/2008]) und

– ab 2021 mit dem realitätsnäheren „weltweit harmonisierten Prüfverfahren für leichte Fahrzeuge“ (WLTP;

Verordnung [(EU) 2017/1151]). Die Änderung der Messvorschrift bedeutet eine weitere Verschärfung.

#### Quellen:

(1) [https://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/deutsche-umwelthilfe-wie-die-bundesregierung-mit-steuergeldern-die-diesel-klaeger-finanziert\\_id\\_8499622.html?banner=ID\\_Article\\_22733\\_204876489839&SYS=571&SCID=aG9sZ2VyLm5hcnJvZ0B5YWhvby5kZQ%3D%3D&utm\\_source=187336609003&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=204876489839\\_2018-02-28T17%3A00\\_%5BAC%5D+Newsletter+vom+28.02.2018](https://www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/deutsche-umwelthilfe-wie-die-bundesregierung-mit-steuergeldern-die-diesel-klaeger-finanziert_id_8499622.html?banner=ID_Article_22733_204876489839&SYS=571&SCID=aG9sZ2VyLm5hcnJvZ0B5YWhvby5kZQ%3D%3D&utm_source=187336609003&utm_medium=email&utm_campaign=204876489839_2018-02-28T17%3A00_%5BAC%5D+Newsletter+vom+28.02.2018)

(2) <https://www.tichyseinblick.de/wirtschaft/mobilitaet/bundesverkehrsministerium-luft-messstellen-werden-ueberprueft/>

(3) <https://www.tichyseinblick.de/wirtschaft/mobilitaet/manipulierte-messungen-der-schadstoffe/>

(4) [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/b\\_umwelt\\_z.html?nn=663524](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/b_umwelt_z.html?nn=663524)

(5) RICHTLINIE 2008/50/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES, dort Anhang III, Abschnitte A, B, C. <http://eurlex.europa.eu/legalcontent/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0050&from=DE>

(6) <https://www.mmnews.de/politik/94266-2019-duh-1mio>

(7) <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/164149/umfrage/netto-stromverbrauch-in-deutschland-seit-1999/> 2017 530 TWh

(8) <https://www.eike-klima-energie.eu/2018/10/26/fake-messung-in-oldenburg-wunder-der-umweltmessungen-abgase-ohne-autos/>

(9) Der Mythos Stickstoffdioxid als Rechtfertigung für den Anti-Diesel-Terror der Grünen, 03.11.2018, Edgar L. Gärtner, erschienen in Eike Klima Energie <https://www.eike-klima-energie.eu/2018/11/03/der-mythos-stickstoffdioxid-als-rechtfertigung-fuer-den-anti-diesel-terror-der-gruenen/>