



▲ **DER MARKT...** *wird durch zusätzliche Anwendungsbereiche von SCR wachsen: Auch bei Schiffen und Eisenbahnen sieht Yara zukünftig eine steigende AdBlue-Nachfrage.*

ist. Doch gerade der Bezug zwischen den theoretischen Arbeiten und der praktischen Vermarktung der Lösungsansätze für ein gereinigtes Abgasvolumen fand sich in vielen der Fachvorträge wieder.

Europäische Praxis

In besonderem Maße wurde dies beispielsweise im Vortrag von Maurizio Maggiore deutlich, der zwar ein Referat über die EU-Förderung von Forschungsarbeiten seitens der Fahrzeugindustrie im Bereich Abgastechnik hielt, aber dennoch eine kleine Exkursion in seinen Vortrag einarbeitete, wie Autofahrer heute versuchen die moderne Nachbehandlungstechnik im eigenen Fahrzeug aus unterschiedlichen Gründen zu umgehen. Die ermittelten Ursachen sind dabei vielfältig. Neben wirtschaftlichen Interessen wie einer ungerechtfertigten steuerlichen Vergünstigung gehören nach Aussagen von Maggiore schlicht und einfach auch technische Unwissenheit (z. B. Durchbohren eines verstopften Filterelementes) oder negative Erfahrungen mit entsprechenden Reinigungssystemen zu den Ursachen des direkten oder indirekten Technikboykotts.

In diesem Zusammenhang führte der Mitarbeiter der Europäischen Kommission entsprechende Internetforen an, in denen die Deaktivierung oder der Ausbau der Reinigungs- und Steuerungselemente erläutert wird. Allerdings verwies Maggiore mit einem selbstkritischen Blick auch darauf, dass gerade die europäische Gesetzgebung manchmal etwas unsynchronisiert erfolgen würde. So würde man einerseits Vorschriften für die maximale Luftverschmutzung in Innenstadtbereichen erlassen, umgekehrt würde dann aber selbst modernsten Fahrzeugen mit minimalsten Abgaswerten die Einfahrt in diese Bereiche verwehrt – der Verdross der Bürger und Fahrzeugeigentümer ist da praktisch vorprogrammiert.

Abbildung der Wirklichkeit im Labor

Ohnehin ist die Annäherung der theoretischen Arbeiten an die Praxis auch oder gerade in der Abgastechnik ein Kapitel für sich. So wurde auch in Nürtingen erneut über die Aussagekraft der einzelnen, vorgeschriebenen Fahrzyklen diskutiert – und wie eben diese zukünftig verbessert, d. h. praxisnäher, gestaltet werden könnten. Überspitzt formuliert: Weder die Straßenbauer