



## ▲ SELBSTKRITISCH

*Als Mitarbeiter der Europäischen Kommission beklagte Maurizio Maggiore die manchmal unsynchronisierte Gesetzgebung in Europa.*



## ◀ THEORIE UND PRAXIS

*Dr. Andreas Gorbach (Daimler AG) erläuterte den Teilnehmern die Probleme der AdBlue-Eindüsung und zeigte mögliche Lösungen auf.*

Fotos: CTI-Forum Abgastechnik



## ▲ EIN NAME, ZWEI FUNKTIONEN

*Wilhelm Müller (Daimler AG, li.) sprach über aktuelle Emissionstechnologien und Prof. Dr. Werner Müller (Freier Berater) führte den Forumsvorsitz.*

jedoch noch in einem Forschungsstadium. Die entsprechenden Experten wollen sich derzeit noch nicht auf ein wasserfestes Einsatzdatum in der (Lkw-)Fertigung einlassen. Ebenso forscht man an einer kombinierten Ventilsteuerung, die den Motorbetrieb im Sinne einer Verbrauchs- und Abgasreduzierung sowohl als Zwei-, als auch als Viertakter erlaubt. 90 Prozent der Entwicklungskosten im Bereich der Verbrennungsmotoren werden nach Meinung vieler Experten heute für konzeptionelle und konstruktive Maßnahmen zur Abgasnachbehandlung beansprucht. Dabei immer im Blick: Die kostenintensiven Entwicklungsarbeiten müssen mit quantitativen Fortschritten verbunden sein.

## Nichts scheint unmöglich

Auch ohne im Bereich der Automobilentwicklung tätig zu sein, erahnt der „normale“ Autofahrer und Flottenbetreiber die Komplexität der heutigen Abgasnachbehandlung – die unkoordinierte und wenig einheitliche Vorgehensweise bei der Errichtung von Umweltzonen und aktuelle Begleiterscheinungen bei der Nachrüstung von Altfahrzeugen können da derzeit als durchaus typische Randerscheinungen eines grundsätzlich positiven Ansinnens verstanden werden.

Nach einer Akzeptanzstudie zum Thema Feinstaub der Universität Stuttgart halten 65 Prozent der befragten Bürger Fahrverbote für eine richtige Maßnahme. Dennoch haben viele berechnete Fahrzeughalter noch keine Schadstoffplakette erworben. Das kann mit Ausnahme- und Kulanzregelungen der entsprechenden Behörden zusammenhängen, wird jedoch langfristig nicht die City-Mobilität der Autofahrer sichern. Ein Sprecher der Stadt Hannover prognostizierte gegenüber dem Handelsblatt (02. Januar 2008), dass das Innenstadt-Fahrverbot bis zum Jahr 2010 knapp 20 Prozent der Pkw und sogar 98 Prozent der Lkw betreffen werde, wenn sie bis dahin nicht mit moderner Filter-Technik nachgerüstet seien.

Die eigentliche Herausforderung angesichts weitergehender Bemühungen zur Luftreinhaltung wird für alle Beteiligten darin bestehen, die kommenden Grenzwerte letztendlich auch mit der notwendigen Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Nur so kann auch die breite Masse der Fahrzeugeigentümer von der Notwendigkeit der Maßnahmen überzeugt werden. Dass neuere, noch enger gefasste Abgasgrenzwerte als Herausforderungen von den Entwicklungsfachleuten gerne angenommen und prinzipiell auch gemeistert werden können, hat einmal mehr das 6. CTI-Forum Abgastechnik in Nürtingen gezeigt.

fh