

Editorial::



Offen für Ideen bleiben

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

in dieser Ausgabe folgt der zweite Teil zur Untersuchung der Auswirkungen des VW-Softwareupdates für Dieselmotoren. Rückblickend betrachtet markiert der „Dieselskandal“ aus 2015 den Beginn des heute als Transformationsprozess bezeichneten Wandels der deutschen Automobilindustrie. Oder anders ausgedrückt: Seitdem

schwindet das Selbstbewusstsein des einst soliden Fundaments der deutschen Volkswirtschaft und man lässt sich offen von Politik, Umweltverbänden und demowilligen Schülern vorführen. Oft wissen diese Kritiker gar nicht worüber sie da eigentlich streiten und wie die nationalen und globalen Zusammenhänge sind. Gut 800.000 Mitarbeiter waren 2021 in der deutschen Autoindustrie beschäftigt, ein Jahr später waren es 20.000 weniger, Tendenz weiter fallend.

Die Krönung der Diskussion um Schadstoffe und Umweltschutz war ein beabsichtigtes Verbot des Verbrennungsmotors für neue Pkw und Transporter innerhalb der EU ab dem Jahr 2035. In VKU 3 berichteten wir bereits von einer solchen Entscheidung des EU-Parlaments. Kurz nach Redaktionsschluss signalisierte Bundesverkehrsminister Volker Wissing dann das Veto Deutschlands und brachte Nachverhandlungen zu Punkten ins Spiel, die im EU-Parlament bereits länger bekannt waren, dort aber offenbar nicht geklärt wurden. Man darf Volker Wissing diesbezüglich großen Respekt zollen sich gegen alle Widerigkeiten und Kritik behauptet zu haben. Denn im Ergebnis darf der Verbrennungsmotor nach Stand heute ab 2035 in Neuwagen in der EU bleiben, wenn diese dann mit synthetischen Kraftstoffen (e-Fuels) und somit CO₂-neutral fahren. Diese Technologieoffenheit hilft zugleich der bestehenden Verbrennerflotte (48,8 Mio. Pkw-Verbrennerfahrzeuge aktuell im deutschen Bestand), ihre weitere Existenz im Markt zu rechtfertigen.

Aktuell gibt es noch zu wenig und günstige e-Fuels, aber es gibt auch zu wenig sauberen und CO₂-neutralen Strom, zum Beispiel für den Betrieb von E-Autos. Bis 2050 könnte der Preis für einen Liter e-Fuel nach aktuellen Schätzungen aber auf 0,70 Euro bis 1,33 Euro sinken. Die derzeitige Politik hat verlernt Rahmenbedingungen zu setzen und den besten Ideen und Technologien am Markt Raum zur Entfaltung zu geben. Eine Politik der Verbote und Restriktionen hat den Fortschritt noch nie beschleunigt.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	122
Veranstaltungen	125
EVU-Nachrichten	126

Fachbeiträge

Titelthema: Untersuchung der Insassenbelastungen beim Crash gegen ein Brückengeländer

2.2 Unfallforschung

Darius Friedemann und Studierenden der HTW Berlin

128

Forderungen und Positionen des Verkehrsgerichtstags zum Datenschutz im Auto

0.2 Tagungen, Kongresse

Peter Schlanstein

141

Erkennung und Analyse der technischen Änderungen des Volkswagen-Softwareupdates im Rahmen des Abgasskandals Teil 2

1.3.2 Abgase

Lukas Zumdohme, Manfred Große Gehling, Tim Hoyer

148

Impressum

123

Redaktionsbeirat

122



Foto: Dr. Markus Winninghoff