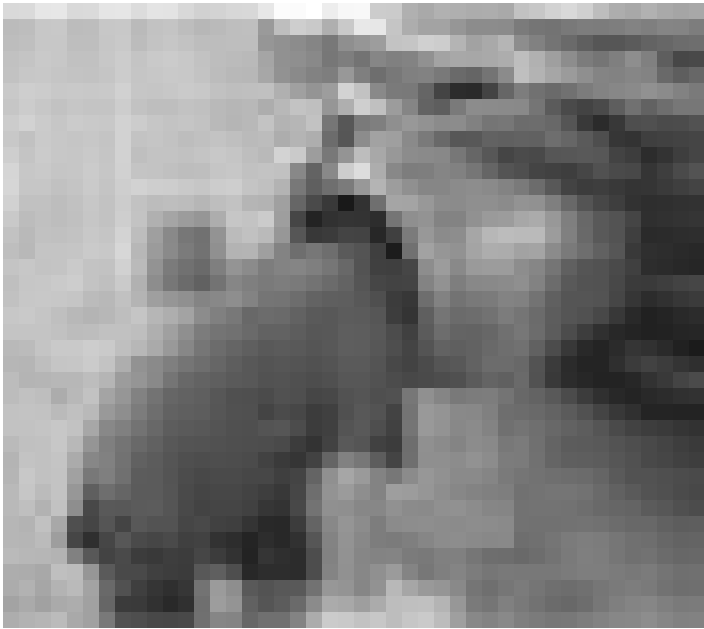


DIESEL

# Stinkend fahren zum Billigtarif

Er war der Renner beim diesjährigen Autofestival in Luxemburg. Der VW-Golf V, Zwei-Liter-Diesel, Einstiegspreis knapp 16.000 Euro. Er verbraucht weniger Sprit. Schadstoffklasse Euro IV, ohne Filter.



Selbstmord der sicheren Art: Dieseltod. (Foto: Archiv)

Schadstoffklasse Euro IV. Da ist also der Haken. Das heißt nämlich: Auch künftig gehört der Dieselfilter nicht zum Pflichtprogramm. Nicht mal beim allseits gepriesenen neuen Golf hielt es der deutsche Autohersteller für nötig, seine Fahrzeuge serienmäßig mit diesem relativ simplen Zusatz auszustatten. Was wiederum bedeutet: Der Golf in Diesel-Ausführung bleibt im Normalfall eine Giftschleuder.

Dabei ist schon seit langem bekannt, wie gefährlich dieser Kraftstoff ist. Der Ruß, den das Dieselauto aus seinem Auspuff ballert, ist gerade mal ein Zehntel Millimeter groß. Je kleiner die Partikel sind, desto tiefer dringen sie in die Verästelungen der Lunge vor. Und sie nisten sich fest. Bis zu 1.000 Tage und länger können sie den Selbstreinigungsprozess der Atemorgane behindern. Man kann von Glück reden, wenn es dabei nur zu Bronchitis, Asthma oder zum Herz-Kreislauf-Kollaps kommt. Zahlreiche Studi-

en haben bewiesen, dass Diesel-Ruß Lungenkrebs erzeugt. Und wenn die Partikel noch kleiner sind, können sie gar in den Blutkreislauf gelangen und Krebserkrankungen in jedem anderen Körperorgan verursachen. Ein zugegeben gruseliges Szenario. Eben aber Realität. Denn Dieselfilter ist nun mal ein weit verbreiteter Luftschadstoff, dem zumindest die meisten StadtbevölkerInnen schutzlos ausgeliefert sind.

In Ballungsräumen erkrankt derzeit etwa jeder 90. Bewohner an Lungenkrebs. An Hauptverkehrsstraßen ist sogar jeder 39. Anwohner betroffen. Windstille und beidseitig bebaute Straßen fördern die Anreicherung des Rußes. Einem noch höherem Risiko ausgesetzt sind Personengruppen, die an ihrem Arbeitsplatz den ganzen Tag Dieselabgase einatmen müssen, wie beispielsweise LKW- und Busfahrer. In Deutschland sterben wegen der Giftpartikel jährlich bis zu 14.000 Menschen. Auf Luxemburger Verhältnisse herunter gebrochen heißt das: Zwischen 60 und 70 Menschen sterben im Großherzogtum an den Folgen der Abgase. Eine hohe Sterblichkeitsrate, bedenkt man, dass man diese Art zu sterben zu 99,9 Prozent vermeiden könnte. Und zwar durch Rußfilter.

Sie werden immer mehr, die Dieselfahrzeuge. Nach einer unternehmenseigenen Studie des Autozulieferers Bosch werden schon bald 50 Prozent aller neu zugelassenen PKW in Westeuropa mit einem Dieselmotor fahren. Allein im vergangenen Jahr sei der Dieselanteil um 3,2 Prozentpunkte auf

43,7 Prozent gestiegen. Dieselspitzenreiter: Österreich mit einer Quote von bereits jetzt 71,4 Prozent. In Luxemburg liegt die Quote mit etwa 66 Prozent nur wenig darunter.

Doch nicht nur der Ruß macht Diesel so schädlich. Die Stickoxid-Abgase, die beim Dieselmotor mit in die Umwelt gestoßen werden, gefährden nicht nur den Menschen, sondern die Umwelt im Allgemeinen. Stickoxid-Abgase verursachen etwa den in der breiten Öffentlichkeit kaum mehr beachteten sauren Regen, der nach wie vor bei jedem Unwetter vom Himmel prasselt und Tausende von Hektar Wald erkranken lässt.

Dabei könnten Dieselaautos mit Partikelfiltern zumindest das Drecksniveau eines Benziners erreichen. Doch es sind vor allem die deutschen Autohersteller, die sich gegen den serienmäßigen Einbau der Filter sträuben. So kritisiert die Deutsche Umwelthilfe, dass deutsche Autohersteller, trotz anders lautender Zusagen im vergangenen Jahr, die Einführung des Dieselfilters erneut verzögert haben. Sie versuchten so hohe Grenzwerte durchzusetzen, dass nur große PKWs mit hohem Schadstoffausstoß einen Filter brauchen, nicht aber kleine und mittelgroße Autos. Und während die beiden französischen Hersteller Peugeot und Citroen bereits seit Jahren ihre Dieselaautos mit den etwa 200 bis 400 Euro teuren Filtern serienmäßig versehen, verlangen die deutschen Hersteller nach wie vor einen Aufpreis, der bis zu 1.000 Euro beträgt. Erst für Frühjahr dieses Jahres kündigen Audi und VW Rußreinigungs-Systeme für die Modelle von der Mittelklasse aufwärts an. Ihre Kleinwagen bleiben rußfilterfrei mit den Begründungen des VW-Vorstandsvorsitzenden Bernd Pischetsrieder: "unausgereift", "teuer", "wartungsintensiv", "unintelligent".

## In Kalifornien rußt es nicht mehr

Betrachtet man den Eieranzug, den die deutschen Autohersteller aufführen, sobald das D-Wort nur angedeutet wird, erinnert einen diese Diskussion an die Einführung des Katalysators Mitte der 1980er Jahre. Auch dort hatten alle Fahrzeughersteller, die mit ihren Entwicklungen im Rückstand gewesen waren, ein Szenario von horrenden Kosten an die Wand gemalt. Erst als das Gesetz beschlossen war, sprangen sie auf den fahrenden Zug auf. Wenige Monate später hatte jedes Modell einen Katalysator.

Die KalifornierInnen haben es schon vorgemacht. Bei ihnen rußt seit kurzem kein Diesel mehr. Ein Gesetz genügte und innerhalb kurzer Zeit wa-

ren alle Dieselaautos mit Filtern ausgerüstet. Erste Untersuchungen ergaben, dass die Luftqualität in Los Angeles gleich deutlich weniger Schadstoffe enthielt; zumindest der Diesel-Ruß war weg.

Für Europa bleibt dies vorerst Zukunftsmusik. Dabei gab es mehrmals Versuche. Weil die Wirtschaft von selbst nicht parierte, wagten in Deutschland die Umweltminister der Bundesländer einen Vorstoß. Im November 2003 beschlossen sie, Rußfilter in Dieselfahrzeugen mit bis zu 600 Euro im Jahr steuerlich zu fördern. Doch das EU-Recht funkte dazwischen. Entsprechende Grenzwerte werden von der Europäischen Union abgestimmt und ein solcher Vorstoß ging der zuständigen EU-Kommission zu schnell; obwohl selbst die Brüsseler Behörden angesichts des steigenden Marktanteils von Dieselaautos längst begriffen haben, dass die im kommenden Jahr europaweit in Kraft tretenden Grenzwerte für die Partikelkonzentration in der Luft nicht mehr eingehalten werden können.

## Frühestens 2010

Doch die EU-Kommission bleibt vorerst bei der von ihr beschlossenen Euro-IV-Richtlinie. Und die genehmigt DieselfahrerInnen weiterhin einen dreifach höheren Stickoxid-Ausstoß als Benzinern. Immerhin hat die Behörde nun begonnen, Vorschläge für neue Abgasnormen auszuarbeiten. Ein Entwurf wird Ende dieses Jahres erwartet. Das Gesetz könnte dann frühestens im Frühjahr in Kraft treten - Frühjahr 2010.

Europa lahmte also in der Dieselfrage - was nur mal wieder zeigt, dass der Dieselboom auf diesem Kontinent weniger ein Ergebnis erfolgreicher Technologieentwicklung ist, als einfach geschickte Lobbyarbeit. Dieselmotoren konnten sich nur durchsetzen, weil die EU-Gesetzgeber ihnen von jeher deutlich höhere Schadstoffwerte zubilligten. Nur deswegen blieb Diesel-Kraftstoff in vielen europäischen Ländern steuerlich geringer belastet und damit billiger als Benzin.

Luxemburg mit seinem Tanktourismus hat sich in den ganzen Verhandlungen zu einem der schärfsten Blockierer gemausert. Während zumindest der Benzinpreis in Luxemburg in den nächsten Jahren an den der Nachbarländer angeglichen werden soll, ist es der CSV-DP-Regierung gelungen, den weitaus bedeutsameren Diesel-Tanktourismus für die nächsten Jahre abzusichern. Erst am 1. Januar 2009 will Luxemburg die indirekte Steuer von momentan 25,3 Cent pro Liter Diesel auf das EU-weite Minimum von 33 Cent anheben.

Die EU-Kommission hatte die europaweite Angleichung für 2004 vorgesehen.

Luxemburgs Umweltverbände und die Grünen haben die Nase deswegen gestrichen voll von der Diesel-Politik ihrer Regierung. Dabei wettern sie gar nicht grundsätzlich gegen Diesel. Aber auch für sie gilt: mit Filter, bitte. So fordert der grüne Europaabgeordnete Claude Turmes, Dieselaautos mit eingebautem Rußfilter einen Steuerbonus zu geben. "Im Sinne der öffentlichen Gesundheit und der Umwelt", so der Europapolitiker. Und sein Parteifreund, der Fraktionsvorsitzende in der Chamber François Bausch: "Eine sofortige Steuererleichterung für mit Rußfilter ausgestattete Dieselfahrzeuge könnte ein erstes klares Signal sein." Beide finden, dass spätestens ab 2006 Rußfilter für alle PKW- und LKW-Neuzulassungen Vorschrift sein müssen.

Wer vorausschaut wird schnell feststellen, dass sich schon jetzt der Kauf rußfilterfreier Dieselaautos nicht mehr rentiert. Die Schonzeit wird trotz aller Bemühungen der Diesel-Lobbyisten 2010 ein Ende haben. Dann werden Dieselmotoren nur noch mit einer doppelten Abgasnachbehandlung genehmigt: einem Katalysator zur Stickoxid-Reduktion und einem Filter zur Rußbekämpfung. Mit diesem Schritt wird auch der bisherige Verbrauchsvorteil schwinden. Denn Dieselmotoren mit Rußfilter und Katschlucken etwa sechs bis acht Prozent mehr. Benzinmotoren wiederum werden gegen Ende des Jahrzehnts noch sparsamer sein als heute. Gerade mit der neuen Ventil-Steuerungs-Technik rechnen die Entwickler, dass sich der Verbrauch noch einmal drastisch senken lässt, und das Potenzial der Benzin-Direkteinspritzung ist auch noch lange nicht ausgeschöpft.

Für die Hersteller heißt das schon jetzt, dass sie eigentlich schlechter an Dieselaautos als an Fahrzeugen mit Benzinmotoren verdienen werden. Diesel sind in der Herstellung erheblich teurer, und rentieren sich auf dem Markt lediglich deshalb, weil sie nur knapp über dem Preisniveau der Benziner angeboten werden. Und mehr noch als der Protest von Grünen und Umweltverbänden könnten die Autohändler dem Dieselseitalter ein schnelles Ende setzen. Denn wer von ihnen möchte schon eine Dreckschleuder als Ladenhüter bei sich stehen haben?

Felix Lee



Die Autoexperten des Verkehrsclub Deutschland (VCD) nehmen jährlich die aktuellen Modelle der Autoindustrie unter die Lupe und fragen: Wer baut das umweltverträglichste Auto? Mit dieser Umweltliste liefert der VCD all jenen eine Entscheidungshilfe, die beim Autokauf ökologische Aspekte berücksichtigen wollen. [www.vcd.org](http://www.vcd.org)