

DIE WELT

Artikel erschienen am 28. Juli 2003

Deutschland kann Abgasnorm nicht im Alleingang verschärfen

Nach Angaben des ADAC würden die Verbraucher einen sauberen und umweltfreundlichen Diesel-Kraftstoff bevorzugen

von Claudia Ehrenstein

Berlin - Der Präsident des Berliner Umweltbundesamts (Uba), Professor Andreas Troge, sieht "gute Chancen", innerhalb der Europäischen Union (EU) strengere Abgasnormen für Dieselfahrzeuge durchzusetzen. Von Deutschland und Frankreich wurde bereits eine gemeinsame Initiative gestartet, um die gesundheitsschädlichen Rußpartikel in Dieselabgasen im Vergleich zu der ab 2005 gültigen Euro-4-Norm noch einmal um 90 Prozent zu senken. Gleichzeitig enthält die EU-Richtlinie zur Luftqualität ab 2010 geltende Grenzwerte für Schwebstoffe, zu denen vor allem die feinen Dieselrußpartikel gehören. "Diese Werte können nur eingehalten werden, wenn die Abgasnormen für Diesel-Pkws und für Lkws deutlich verschärft werden", sagt Troge.

Bei der Reduktion der Dieselrußpartikel "gehe es nicht um Vorsorge, sondern um die Abwehr konkreter Gesundheitsgefahren". Nach Uba-Schätzungen sind die Dieselrußpartikel allein in Deutschland Ursache für 14 000 vorzeitige Todesfälle.

Je kleiner die Partikel sind, desto tiefer können sie mit der Atemluft in die Lungen eindringen und desto größer ist das gesundheitliche Risiko. "Es kommt daher nicht nur darauf an, die Partikelfracht zu mindern, was durch bessere Motoren gut zu erreichen ist", sagt Troge. "Wichtig ist, die Zahl der feinen Partikel zu reduzieren."

Vor allem in den Städten sind die Menschen hohen Belastungen mit Dieselrußpartikeln ausgesetzt. "Und in Mitteleuropa lebt die überwiegende Zahl der Menschen in Städten", warnt Troge. In vielen europäischen Ballungszentren werde es Schwierigkeiten geben, die von der EU ab 2010 vorgeschriebenen Grenzwerte einzuhalten. "So werden die Mitgliedsstaaten der EU auch Druck von ihren Kommunen bekommen, sich in Brüssel für strengere Abgasnormen einzusetzen."

Deutschland habe wegen des Vorrangs der Binnenmarktregelung keine Möglichkeit, die Abgasnormen national zu verschärfen, erklärt Troge. Vergünstigungen bei der Kfz-Steuer, mit denen seinerzeit in Deutschland die Einführung des Katalysators unterstützt wurde, könnten erst dann sinnvoll diskutiert werden, wenn verschärfte EU-Richtwerte vorliegen. "Normalerweise gilt eine solche Förderung als Subvention", sagt Troge. "Sie ist nur dann erlaubt, wenn sie dazu dient, europäische Standards vorzeitig zu erreichen."

Was den Verbraucher nicht daran hindern sollte, schon jetzt den Einbau eines Dieselrußfilters zu verlangen. "Die Zusatzkosten liegen je nach Fahrzeugtyp einmalig zwischen 200 und 400 Euro", sagt Troge. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung im September in Frankfurt/Main werden, so seine Information, 20 Fahrzeugtypen mit Partikelfilter - auch von deutschen Herstellern - vorgestellt. Bislang setzten vor allem französische Autobauer auf die Filter, während deutsche Automobilhersteller sich auf eine Verbesserung der Motoreffizienz konzentrierten.

Die Autofirmen würden sich einer weiteren Verschärfung der Abgasnormen für Dieselfahrzeuge nicht verschließen, sagt Eckehart Rotter vom Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) in Frankfurt/Main. Jetzt müsse jedoch erst einmal die Einführung

der Euro-4-Norm vollzogen werden. Als Zeitpunkt für eine Verschärfung der Partikelgrenzwerte nennt Rotter "nicht vor 2010". Auch der ADAC plädiert für strengere Abgasnormen. Dessen Sprecher Dieter Wirsich liefert Herstellern und Politikern ein einfaches Argument: "Die Verbraucher wollen einen sauberen und umweltfreundlichen Diesel."