



© pixelio.de

Die neue Feinstaubgefahr – Autoindustrie kämpft für schmutzige Benziner

Benzinmotoren mit Direkteinspritzung verschärfen das Feinstaubproblem in Ballungszentren.

Deutsche Umwelthilfe und Verkehrsclub Deutschland fordern einheitliche Grenzwerte für Diesel und Benziner – Wissenschaftliche Unterstützung von Epidemiologen Prof. Erich Wichmann vom Helmholtz Zentrum München – Automobilindustrie will bei Benzinern zehnmal höheren Partikelgrenzwert als bei Dieselmotoren – DUH kündigt Klagen gegen lasche Umweltzonen an.

"Ich würde sagen, dass das Auftreten der ökologischen Bewegung seit den 70er Jahren ... ein Schrei nach frischer Luft gewesen ist und bleibt, den man nicht überhören darf" – Papst Benedikt XVI am 22.9.2011 vor dem Deutschen Bundestag.

Jahrelang bestimmte die Debatte über Feinstaubpartikel aus Dieselmotoren die Luftreinhaltepolitik in Deutschland und der EU. Nun stehen die Benziner im Fokus. Seit bei den Neuzulassungen Ottomotoren mit Direkteinspritzung boomen, wächst eine neue Gefahrenquelle für die Luftreinhaltung heran. Die neuen Benziner emittieren ultrafeine Partikel in weit größerer Zahl als gefilterte Dieselmotoren. Auf deren besonders gesundheitsgefährdende Wirkung haben die Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) und der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) hingewiesen und der deutschen Autoindustrie vorgeworfen, in alte Reaktionsmuster zurückzufallen. Nach Informationen der Verbände kämpfen der europäische Automobilverband ACEA und der deutsche Partnerverband VDA bei den auf die Partikelanzahl bezogenen Grenzwerten für zehnfach erhöhte Werte für Ottomotoren mit Direkteinspritzung im Vergleich zum Diesel und um eine Verzögerung der Einführung bis 2017.

Unterstützung erhielten DUH und VCD anlässlich einer gemeinsamen Pressekonferenz vom Leiter des Institutes für Epidemiologie des Helmholtz Zentrum München, Professor Erich Wichmann. Der Mediziner und Epidemiologe sowie Autor zahlreicher Studien zum Thema erläuterte die in vielen Untersuchungen im In- und Ausland

immer wieder nachgewiesenen schweren und oftmals tödlichen Gesundheitswirkungen gerade der feinsten und deshalb extrem „lungengängigen“ Partikel. Wichmanns Resümee: „Wenn Benzinmotoren mit Direkteinspritzung die Emissionsgrenzwerte für Diesel-Pkw überschreiten, müssen sie aus gesundheitlicher Sicht genauso streng behandelt werden wie Dieselfahrzeuge. Das ist nur logisch.“ Tatsächlich hatten kürzlich Messungen des ADAC im Auftrag des Verkehrsclub Deutschland VCD und der Deutschen Umwelthilfe DUH bestätigt, dass moderne Benzinmotoren mit Direkteinspritzung einen Ausstoß von ultrafeinen Partikeln aufweisen, der 30 mal über dem für Diesel zulässigen Wert liegt.

Direkteinspritzende Benziner sind bereits seit 1997 auf dem Markt und werden seit 2001 von europäischen Herstellern in nennenswerten Stückzahlen auf die Straße gebracht. Aufgrund des Einsparpotenzials beim Benzinverbrauch lösen Direkteinspritzer nach und nach den klassischen Benziner ab. Michael Müller-Görnert, Referent für Verkehrspolitik beim VCD erklärte, aus Sicht des Klimaschutzes und der Ressourcenschonung sei die Direkteinspritzung eigentlich zu begrüßen. Müller-Görnert: „Allerdings hat der VCD bereits in seiner Auto-Umweltliste 2002/2003 auf die mit der Direkteinspritzung verbundenen Probleme des erhöhten Ausstoßes von Feinpartikeln hingewiesen und einen entsprechenden Grenzwert gefordert. Passiert ist bis heute nichts.“ In der aktuellen VCD Auto-Umweltliste 2011/2012 erhielten direkteinspritzende Benziner einen Punktabzug.

Derzeit plant die EU einen Grenzwert für die Partikelanzahl, der mit Einführung der Abgasstufe Euro 6 ab 2014 bei direkteinspritzenden Benzinern gelten soll. „Die Automobilindustrie hat aus dem Debakel um die Einführung des Partikelfilters für Dieselmotoren nichts gelernt. Es geht ihr einzig um Profitmaximierung. Obwohl sie die von ihren Motoren ausgehenden Gesundheitsgefahren genauso kennt wie die mögliche technische Lösung, will sie sich die damit verbundenen Kosten sparen“, sagte DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch. „Statt das Problem zu lösen, ignorieren die Autohersteller erneut die dramatischen Gesundheitsfolgen für Bürgerinnen und Bürger.“

In einem aktuellen Lobby-Papier schlägt der Europäische Verband der Automobilindustrie (ACEA) für die Partikelzahl bei direkteinspritzenden Benzinern einen Grenzwert von 6×10^{12} , also 6 Billionen Teilchen pro Kilometer vor, der den bereits seit Anfang September (2011) geltenden Wert für Diesel-Pkw um das Zehnfache übertreffen und letztlich dazu führen würde, dass das Abgas der Motoren nicht wirksam gefiltert werden müsse. Der Grenzwert soll zudem erst 2017 eingeführt werden. „Dabei stehen längst auch für Benziner marktfähige und kostengünstige Partikelfilter-Technologien zur Verfügung. Sie sind seit Jahren `Stand der Technik` und müssen zur Verringerung des verkehrsbedingten Feinstaubproblems zum Standard bei diesen Motoren werden“, erklärte Resch.

DUH und VCD fordern mit der ab 2014 geltenden Abgasstufe Euro 6 ergänzend einen Grenzwert für die Partikelanzahl bei direkteinspritzenden Benzinern analog zu dem für Diesel bereits eingeführten. Dabei müsse sichergestellt sein, dass der Wert auch außerhalb des genormten Fahrzyklus eingehalten werde.

Resch warf den Autoherstellern vor, mit ihrem Vorschlag eines um den Faktor zehn höheren Grenzwerts für direkteinspritzende Benziner als für Diesel-Pkw „genau dieselbe ignorante Verweigerungshaltung an den Tag zu legen, wie vor zehn Jahren beim Dieselpartikelfilter und zuvor schon in den 1980ern vor der Einführung des Katalysators.“ Sollten die Autohersteller keine Einsicht zeigen, drohe die paradoxe Situation, dass Benziner bald mehr Feinstaub ausstießen als moderne Dieselmotoren – und erneut eine mehrjährige erbitterte Auseinandersetzung.

Der DUH-Bundesgeschäftsführer erinnerte daran, dass die Feinstaubbelastung in den Ballungszentren in den meisten EU-Ländern nach wie vor das mit Abstand schwerwiegendste Luftreinhalteproblem darstelle. Dies bestätigten die Arbeiten von Professor Wichmann und zahlreicher anderer Studien. Deshalb müssten die inzwischen rund 50 Umweltzonen in Deutschland bis Ende 2012 alle so „scharf gestellt“ werden, dass nur noch Fahrzeuge mit grüner Feinstaubplakette einfahren dürften. Notfalls werde die DUH dies vor den Gerichten

durchsetzen. Auch die Wiederaufnahme der Nachrüstförderung für Dieselpartikelfilter, die die Bundesregierung derzeit erfreulicherweise vorbereite, werde einen Beitrag zur Entlastung der Innenstädte leisten, sagte Resch.

Quelle:

Deutsche Umwelthilfe e. V 2011

Zweite Quelle:

www.sonnenseite.com