

FN

9. April 2005

Seite 33

A

Der Filter kommt, der Feinstaub bleibt

Die Ausrüstquote steigt, die Wirkung aber ist gering

Die „professionell inszenierte Hysterie um den Feinstaub“ („Der Spiegel“) hat Wirkung gezeigt. Autohersteller vornehmlich deutscher Provenienz haben angekündigt, schneller als geplant Neuwagen mit Filter zu bestücken und bei Nachrüstlösungen zu helfen.

In der allgemeinen, oft unsachlich geführten Diskussion wurde unterschlagen, dass die weitaus meisten Pkw mit Filter ohnehin aus deutscher Produktion stammen. Die Mär, dass nur „ausländische Hersteller“ Filterfahrzeuge anbieten würden, ist falsch. So hat alleine BMW in den ersten zwei Monaten des Jahres vom 5er so viele „Filter-Autos“ verkauft wie Filter-Pionier Peugeot von all seinen Modellen (je 4800). Rund 4500 Wagen hat VW beigesteuert. Mercedes gab keine definitive Auskunft, verwies aber darauf, dass die „Filterquote“ bei über 80 Prozent liegt. Nach unserer Schätzung haben die Schwaben im Januar und Februar rund 12000 Filter-Diesels verkauft, Renault und Toyota nur 94 bzw. 100. Im Angebot sind derzeit bzw. demnächst mehr als 100 Filter-Autos. Infos zu „gefilterten“ Autos und Typen gibt es u. a. im Internet unter www.vcd.org.

Das (vermeintliche) Zögern deutscher Hersteller hat ihren Grund in der Gesetzgebung. Als vor Jahren die EU4-Schadstoffnorm beschlossen wurde, war – und ist bis heute – kein Passus enthalten, wie die gesetzliche Norm erreicht werden muss, sondern nur dass sie einzuhalten ist. Mit großer Anstrengung haben sich daraufhin deutsche Hersteller bemüht, (neue) Diesel inermotorisch auf EU4 zu trimmen – und haben dies z. T. auch erreicht. Peugeot und Citroën gingen einen anderen Weg, schafften mit ihren Motoren zunächst aber nur die schlechtere EU3-Norm und setzten dabei auf den Filter. Obwohl die ersten Modelle nur EU3 erreichten, ist mit der Einführung des Filters ein

(letztlich löblicher!) Marketing- und Markterfolg gelungen, der andere Firmen in Zugzwang brachte. Allerdings werden auch bei Peugeot/Citroën nicht alle Modelle mit Filter ausgerüstet. Selbst bei dem jetzt neu avisierten Kleinwagen 1007 ist von einem Filter nicht die Rede. Filter sind übrigens bei keinem Hersteller „kostenlos“, sondern entweder im Preis eingerechnet oder extra ausgewiesen.

Mittlerweile warnen Experten davor, die Wirkung des Filters zu überschätzen. Der TÜV Süddeutschland etwa rechnet vor, dass selbst bei einer hundertprozentigen Einbaurate die Feinstaubbelastung im Schnitt nur um etwa 2,5 Prozent zurückgehen würde. Ähnliche Zahlen hat das Land Berlin errechnet. Grund: Nicht der Straßenverkehr ist Hauptemittent von Feinstaubpartikeln, sondern Industrie, Privathaushalte und die Natur selbst (Sand, Pollen, Salze etc.). Osterfeuer haben am 27. März 2005 gar zu den höchsten, je gemessenen Feinstaubbelastungen im sonst wenig betroffenen Norddeutschland geführt. Ernsthaftige Berichte besagen sogar, dass eine einzige Zigarette mehr schädlichen Feinstaub abgibt als ein 90 Minuten lang laufender Dieselmotor. Dies alles macht es eben nötig, *vielfältig* und nicht nur bei (Diesel-) Fahrzeugen anzusetzen, um dieser Problematik Herr zu werden. Dazu können auch Autofahrer ihren Beitrag leisten: Weniger fahren, weniger stark beschleunigen oder bei Neuananschaffung ein (Erd-)Gasauto wählen.

Übersehen wird in der laufenden Diskussion sehr gerne, dass die gesamte Feinstaubbelastung (auch die verkehrsverursachte!) über die Jahre drastisch zurückgegangen ist: Von 1883 Kilotonnen im Jahr 1990 auf 209 kto im Jahr 2002. Das hätte damals, legt man heutige Behauptungen zugrunde, im Umkehrschluss zu einer wahren Epidemie mit Millionen Feinstaubtoten führen müssen. *wip*