

Saubere Dieselfahrzeuge durch neue EU-Grenzwerte

**Positionspapier des Arbeitskreises II der Bundestagsfraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Winfried Hermann**

Juni 2004

Saubere Dieselfahrzeuge sind möglich

Die Bekämpfung von Luft-Schadstoffen, die v. a. durch automobilen Verkehr freigesetzt werden, ist seit langem zentrales Handlungsfeld der Luftreinhaltepolitik. Durch Fortschritte in der Motortechnik inklusive der Abgasreinigungstechnik durch Katalysatoren konnten in den letzten Jahren große Erfolge erzielt werden. So führte im Straßenverkehr besonders der Einsatz von Katalysatoren zu einer Absenkung der Kohlenwasserstoffemissionen um 80% seit 1990 wie auch zur deutlichen Reduktion der Stickoxide.

Diese Entwicklung ist wesentlich auch der europäischen Umweltpolitik mit kontinuierlich anspruchsvolleren Abgasnormen – Euro 1-4 für PKW und Euro I-IV für Nutzfahrzeuge – zu verdanken. Neue europaweite Grenzwerte im 5-Jahres-Rhythmus setzten den Automobilunternehmen klare Rahmenbedingungen zur Entwicklung anspruchsvoller Technik für umweltfreundliche Fahrzeuge.

Nationale, von der EU akzeptierte, steuerliche Förderprogramme sorgten insbesondere in Deutschland dafür, dass sich Katalysatoren bzw. neue Grenzwerte flächendeckend schneller als gefordert durchsetzten. Die Erfolge bei der Abgasreinigung von Benzinmotoren sind somit wesentlich auch Erfolge ambitionierter Umweltpolitik.

Dieselfuß zu lange vernachlässigt

Die Abgasreinigung von Dieselmotoren dagegen wurde lange vernachlässigt und die Dieselfußpartikel sind heute eines der gravierendsten Gesundheitsprobleme. Sie sind verantwortlich für zahlreiche Erkrankungen der Atemwege und beeinflussen die Sterblichkeit des Menschen negativ (nach einer Studie des UBA sind rund 14.000 vorzeitige Todesfälle auf Abgase aus Dieselfahrzeugen zurückzuführen).

Die Zunahme von Dieselfahrzeugen, gefördert durch geringe Besteuerung des Treibstoffs, war zwar unter dem Gesichtspunkt des Verbrauchs und damit der Klimabelastung begrüßenswert. Sie ist jedoch bei Vernachlässigung der Rußpartikel nicht länger verantwortbar. Gerade weil der Anteil von Dieselfahrzeugen ständig wächst, ist die drastische Reduktion der Dieselpartikel oberstes Gebot. *Zukünftige* Grenzwerte, die deutlich über dem Stand der Technik *von heute* liegen, wären nicht nur ein Bruch mit der Philosophie deutscher Emissions- und Umweltpolitik. Sie wären darüber hinaus ein ordnungspolitischer Schutzzaun, um schlechtere Technik am Markt zu halten.

Stand der Technik ist die best verfügbare Technik

Die Kernfrage ist demnach: Hat die deutsche Politik das Rückgrat den Stand der Technik (mindestens 2,5 mg/km bei den Partikeln und 80 mg/km für NO_x) auch dem größten deutschen Autohersteller abzuverlangen? Wenn wir einen längst überholten Stand der Technik festschreiben, diskreditieren wir damit den umweltpolitischen Leitbegriff *Stand der Technik, der besagt, stets die best verfügbaren Technik* zum Maßstab zu machen. Es ist Zeit, die politischen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sich die beste Technik bei der großen Mehrzahl der Fahrzeuge möglichst rasch durchsetzt. Politik macht sich lächerlich, wenn sie für 2010 einen Standard vorgibt, der heute schon nicht mehr Stand der Technik ist. Die bestverfügbare Technik ist nach dem heutigen Stand die Rußpartikelfiltertechnik. Sie soll schnellstmöglich zum Standard werden.

Die beste Umwelttechnik bringt ökologische und ökonomische Erfolge

Trotz früherer Erfolge in der deutschen Automobilindustrie ist der derzeit erkennbare Rückstand in der Umwelttechnik besorgniserregend. Auf der Auto-Umwelt-Liste des VCD 2004 sind die deutschen Modelle von den vorderen Plätzen verwiesen, unter den zehn umweltfreundlichsten Modellen sind gerade zwei aus Deutschland. Die Autoindustrie vermeldet Einbrüche bei den Absatzzahlen. Angesichts der allseits vorhandenen technischen Standards im Bestand fehlen offenkundig auch Kaufmotive. Neuste Umfragen von Forsa zeigen, dass für eine übergroße Mehrheit von potentiellen Käufern (83%) Umweltschutzbelange kaufentscheidend sind und für ganze 80% der Käufer der geringe Ausstoß von krebserregenden Schadstoffen eine große Rolle spielt. Insofern ist die Dieselfilter-Blockadepolitik von Teilen der Automobilindustrie auch ökonomisch unklug. Die Politik muss diese Blockade aus ökologischen und ökonomischen Gründen überwinden.

Gemeinsame Forderungen von Bündnis 90/Die Grünen und SPD:

- Die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen begrüßt die Aufforderung von Bundeskanzler Gerhard Schröder an die EU-Kommission, schnell zur Entwicklung der Euro 5-Norm zu kommen und „bis zum 31. Dezember 2004 eine entsprechende Richtlinie“ für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vorzuschlagen.
- Die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen fordert in dieser Richtlinie verbindliche neue Grenzwerte bis spätestens 01.01.2010, die sich am Stand der Technik orientieren. Das bedeutet zurzeit für Rußpartikel einen Grenzwert von maximal 2,5 mg/km und für NO_x von maximal 80 mg/km.
- Sollte die EU-Kommission bis zum Ende des Jahres keinen ausreichenden Vorschlag für Euro 5 vorlegen, werden die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen bis spätestens Mitte 2005 ein nationales Anreizprogramm für eine Verringerung von Rußpartikeln und NO_x auf den Weg bringen.

- Die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen fordert die Bundesregierung und die Länder auf, bis zum Ende des Jahres 2004 gemeinsam ein Konzept zu erarbeiten, mit dem Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren, die die neuen EU-Grenzwerte vorzeitig erfüllen, ab dem 01.01.2005 steuerlich entlastet werden können.

Bündnis 90/Die Grünen fordern für die Euro-5-Norm die Optimierung der Messverfahren und Grenzwerte für Nutzfahrzeuge, Dieselloks und Baumaschinen

So müssen

- in die Abgasgesetzgebung Regelungen eingebaut werden, die die Emissionen außerhalb des Testzyklusses (of cycle emissions) verlässlich begrenzen.
- mit neuen standardisierten Messverfahren bei der Definition von Grenzwerten nicht nur die Masse der Partikel, sondern auch die Zahl der Partikel Maßstab werden, denn viele Feinststäube gefährden die Gesundheit mehr als wenige, aber schwere große Partikel.
- Zeitnahe Festsetzung von Russpartikelgrenzwerten auch für leichte Nutzfahrzeuge und Nutzfahrzeuge sowie dieselmotorenbetriebene Baumaschinen und Diesellokomotiven.

Bündnis 90/Die Grünen plädieren für eine steuerliche Förderung

Mit einem Fördermodell kann auf nationaler Ebene die vorzeitige Förderung der Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter gewährleistet werden. Die Fraktion schließt sich hierbei dem Vorschlag des Bundesumweltministeriums an. Das vom BMU vorgeschlagene Förderkonzept wird derzeit in den Ressorts beraten.

- Gefördert werden sollen Neufahrzeuge mit einer befristeten Steuerbefreiung von 600 Euro, die strenge Partikelgrenzwerte einhalten (Partikelgrenzwert von 2,5 mg/km, Stickoxid NOx 80 mg/km)
- Die gleiche Förderung erhalten Altfahrzeuge, die diesen Wert durch Nachrüstung erreichen. Nachträglich begünstigt werden sollten auch Altfahrzeuge, die diese Anforderungen erfüllen.
- Um das Potenzial der Nachrüstung voll zu erschließen, soll auch eine geringere Partikelminderung mit einer befristeten Steuerbefreiung von 300 Euro gefördert werden. Begünstigt werden Euro 2-Pkw (Partikelgrenzwert 80 mg/km) und schlechter, die durch Nachrüstung den Euro 3-Partikelgrenzwert von 50 mg/km und Euro 3-Pkw, die den Euro 4-Partikelgrenzwert von 25 mg/km einhalten. Bereits entsprechend nachgerüstete Fahrzeuge sollen die gleiche Förderung erhalten.

Bündnis 90/Die Grünen fordern von den Ländern Maßnahmen zur Luftreinhaltung

- Festlegung von Kriterien für die Fahrzeugförderung im ÖPNV (Anwendung der Abgasgrenzstufen in Kombination mit wirkungsvollen Dieselpartikelfiltern, die die Anzahl der Partikel um mehr als 90% mindern („EURO III + Dieselpartikelfilter“; „EURO IV + Dieselpartikelfilter“ ab spätestens 10/2004 oder „EURO V + Dieselpartikelfilter“) entsprechende Änderung der jeweiligen Verwaltungsvorschriften
- Nachrüstung der durch die Länder geförderten Diesel-Linienomnibusse, die vor weniger als 5 Jahren in Betrieb genommen worden sind, mit einem zusätzlichen Abgas-Reinigungssystem zur Minderung der gesundheitlich kritischen Dieselpartikelzahl um mehr als 90%
- Bei den Ausschreibungen für sämtliche Beschaffungen von Fahrzeugen/ im öffentlichen Beschaffungswesen sollte die Erfüllung der zukünftigen EURO 5-Norm (Grenzwert für Partikel 2,5 mg/km und NOx 80 mg/km) gefordert sowie verstärkt auf erdgasbetriebene Fahrzeuge zurückgegriffen werden.
- Verpflichtende Aufstellung von Luftreinhalteplänen für Ballungsräume bei massiver Überschreitung der Grenzwerte bei Luftschadstoffen (lt. 22. BImSchV)

Bündnis 90/Die Grünen fordern die CO₂-bezogene KfZ-Steuer

Wir halten an der im Koalitionsvertrag angekündigten Reform der KfZ-Steuer fest und drängen darauf, dass die Bundesregierung:

- gemeinsam mit den Ländern ein Gesamtkonzept einer emissionsbezogenen Kfz-Steuer entwickelt. Dieses Konzept ist aufkommensneutral zu gestalten.

Hintergrund

Immer mehr Menschen fahren Diesel

Der Anteil der Diesel-Pkw an den Neuzulassungen hat sich in den letzten Jahren mit 40 Prozent mehr als verdoppelt. Im Jahr 2005 wird voraussichtlich jedes zweite Fahrzeug mit einem Dieselmotor zugelassen. Dieselfahrzeuge sind sparsam im Verbrauch und deshalb sowohl im Sinne der Ressourcenschonung als auch im Interesse der Verbraucher besonders attraktiv.

Diesel-Kfz emittieren alleine in Deutschland auch 26.000 Tonnen Partikel pro Jahr. Ein Drittel davon stoßen Pkw aus, zwei Drittel Lkw. Berechnungen des Umweltbundesamtes zeigen, dass ohne strengere Grenzwerte spätestens 2010 die Partikelemissionen aus Pkw höher als die der Lkw sein werden.

Die partikelförmigen Bestandteile der Dieselmotoremissionen bestehen aus Rußkernen, an deren Oberfläche sich organische Verbrennungsprodukte wie z.B. polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) anlagern. Ihr Durchmesser liegt meist zwischen 0,02 µm und 0,5 µm. Ihr Anteil an der mittleren Konzentration dieser Partikelfraktion beträgt in Deutschland 20 Prozent.

Partikel machen krank

Rußpartikel machen krank und erhöhen das Sterblichkeitsrisiko des Menschen. Die gesundheitsschädliche Wirkung der Dieselpartikel wurde in mehreren internationalen Langzeitstudien nachgewiesen. Es ist herrschende wissenschaftliche Meinung, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den Rußpartikeln, der Sterblichkeitsrate und den Krankenhausaufenthalten in Regionen besteht. Rußpartikel gelten als Ursache für Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Asthma. Auch eine krebserregende Wirkung wird den Rußpartikeln zugeschrieben. So zeigen die meisten Einzelstudien und alle Metastudien ein erhöhtes Lungenkrebsrisiko für Menschen, die beruflich gegenüber Deselemissionen exponiert waren. Eine besondere Gefährdung geht von den lungengängigen Feinststäuben aus. Besonders betroffen sind Kinder, in deren Kopfhöhe die Partikel emittiert werden.

Die WHO schätzt, dass jährlich in Europa 725.000 Lebensjahre durch Rußpartikel verloren gehen. 6 Prozent aller Todesfälle in Westeuropa werden auf Schadstoffpartikel in der Luft zurückgeführt, etwa die Hälfte davon stammt aus Autoabgasen. Das Umwelt- und Prognoseinstitut Heidelberg geht davon aus, dass es in Deutschland jährlich 8.500 Tote infolge von Lungenkrebs durch Dieselpartikel gibt. Das jüngste Gutachten von Prof. Wichmann vom GSF-Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit in Neuherberg schätzt insgesamt 10.000 bis 19.000 jährliche vorzeitige Todesfälle, die auf Abgase aus Dieselfahrzeugen zurückzuführen sind.

Das breite gesellschaftliche Bündnis "Kein Diesel ohne Filter", in dem sich Umweltverbände, Automobil- und Verkehrsclubs, Gesundheitsexperten und Kinderschutzorganisationen zusammengeschlossen haben, hat mit zahlreichen Aktionen Öffentlichkeit, Politik und Wirtschaft für die Problematik der Partikelemissionen sensibilisiert.

Was hat die Politik bisher unternommen?

Bereits im Juni 1999 hat die Bundesregierung in ihrem Memorandum zu schwefelfreien Kraftstoffen an die EU die weitere Verschärfung der Abgasgrenzwerte für Diesel-PKW und leichte Nutzfahrzeuge gefordert. Seit dem Frühjahr 2003 setzen sich in einer deutsch-französischen Initiative die Umweltminister beider Länder für die weitere Verschärfung der Abgasgrenzwerte für Partikel und Stickoxide in der Euro-5-Norm auf europäischer Ebene ein. Österreich hat sich Anfang März dieser Initiative angeschlossen. Sowohl die Umweltminister des Bundes und der Länder als auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen und der Bundesrat fordern die Verschärfung

der Grenzwerte sowie Maßnahmen, die den frühzeitigen Einbau moderner Filtertechnik fördern.

Die europäische Gesetzgebung setzt dem Ausstoß von gesundheitsschädlichen Dieselpartikeln und Stickoxiden aus Kraftfahrzeugen Grenzen. Die Grenzwertstufe Euro 4 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gilt ab 2005 und halbiert unter anderem die zulässige Partikelmasse auf 25 mg/km. Mit der nächsten Stufe, Euro 5, wird die EU-Kommission die Abgasgrenzwerte erneut verschärfen und dem Stand der Technik anpassen. Die Festlegung der Euro-5-Norm war im Brüsseler Zeitplan für 2007 vorgesehen, ab 2010 sollte die Norm für alle Mitgliedstaaten verbindlich gelten. Aufgrund der Gesundheitsgefährdung durch Rußpartikel muss die Euro 5 Norm schneller kommen, als bisher geplant. 2007 ist eindeutig zu spät. Sie muss ambitionierte Grenzwerte festlegen, die mindestens dem heutigen Stand der Technik entsprechen und den Schutz der Gesundheit verlässlich garantieren. Mobilität und Gesundheitsschutz sind in Europa mit abgasarmen und umweltfreundlichen Fahrzeugen weit besser zu vereinbaren, als bisher.

Der Bundeskanzler Gerhard Schröder hat Anfang Juni diesen Jahres die noch amtierende Europäische Kommission aufgefordert, spätestens bis zum 31.12.2004 einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Einführung der Euro 5 Norm vorzulegen. Auf dieser Basis kann eine steuerliche Förderung für Fahrzeuge, die die Euro 5 Norm vorzeitig erfüllen, ab dem 1.1.2005 erfolgen. Es ist nun eine rasche Weichenstellung durch die EU KOM zu erwarten, wir setzen auf die Unterstützung des amtierenden Kommissionspräsidenten Romano Prodi bzw. seinem/r Nachfolger/in. Wir fordern auch die deutsche Automobilindustrie auf, alles dafür zu tun, dass die Absprache mit dem Bundeskanzler über die Beschleunigung von Euro 5 und die steuerliche Förderung für Fahrzeuge ab dem 1.1. 2005 umgesetzt wird.

Feinststäube belasten Großstadtluft – Politik muss handeln

Insbesondere die deutschen Großstädte sind auf diese technische Innovation angewiesen, um die von den europäischen Luftqualitätsvorgaben geforderten Immissionsgrenzwerte einhalten zu können. Ab dem 1.1.2005 gelten nach der 1. Tochterrichtlinie der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie neue Grenzwerte unter anderem für Feinstäube (PM 10), die ab 2010 weiter verschärft werden. Wenn sich Luftreinhaltepolitik, ja Umweltpolitik nicht völlig unglaubwürdig machen will, dann muss sie jetzt rasch handeln. Angesichts der Tatsache, dass wir wissen, wie die gesundheitsschützenden Werte in kurzer Zeit erreicht werden können, wäre ein Heraufsetzen der Grenzwerte, wie von einigen Bundesländern gefordert, der falsche Weg.

Vielmehr müssen wir neue Konzepte zur Luftreinhaltung im Verkehrsbereich entwickeln. Das Bundesumweltministerium fördert Pilotvorhaben, mit denen umweltfreundliche Konzepte für den öffentlichen Nahverkehr entwickelt werden, beispielsweise saubere und leise Dieselbusse mit Rußfilter, die den anspruchsvollen Umweltstandard Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (EEV) erfüllen.

Die Rußfiltertechnik ist vorhanden

Die technischen Voraussetzungen für die weitere Minimierung des Partikelaustrittes um mehr als den Faktor 10 sind mit moderner Partikelfiltertechnik gegeben. Wie auch eine Anhörung der Grünen Fraktion vor wenigen Tagen zur Rußpartikelproblematik gezeigt hat, sind die technischen Möglichkeiten für einen 99%igen Partikelschutz in Form des bereits entwickelten und erprobten Rußfilters gegeben. Bereits heute schon werden verschiedene Filtertechnologien in Deutschland angeboten, einige wurden hier entwickelt. Es gibt sowohl unterschiedliche Nachrüstfiltermodelle, die je nach Motortyp in vorhandene Dieselfahrzeuge eingebaut werden können (offene Rußfilter-Systeme) als auch geschlossene Filtersysteme für Neuwagen.

Die bei der Anhörung vertretenen Hersteller (HJS GmbH und TwinTec) erklärten, dass sie ihr Produkt innerhalb kurzer Zeit millionenfach anbieten könnten, wenn die politischen Weichenstellungen vorgenommen werden. Die Runde begrüßte einhellig die Beschleunigung der Euro-5-Norm. Besonders wichtig sei es, an einem ambitionierten Grenzwert festzuhalten. Dieser müsse bei 2,5 mg/km für Partikel liegen – denn alle höheren Werte entsprächen nicht dem aktuellen Stand der Technik. Hermann Schulte von der HJS Fahrzeugtechnik GmbH erklärte, dass bereits im Koalitionsvertrag 2002 der baldige Einsatz von Dieselrußfiltern angekündigt wurde und die Hersteller auf eine Realisierung gesetzt hätten. Kleine Herstellerfirmen befänden sich auf Grund der stetigen Verzögerungen inzwischen in Existenznöten. Wichtig sei es jetzt Druck auf die nationale Automobilindustrie auszuüben und den Filter serienmäßig einzuführen.

Neue Umwelttechnik sichert Arbeitsplätze

Den wirtschaftlichen Bedenken wird sogar ein Beschäftigungszuwachs gegenübergestellt. Durch die Entwicklung und Herstellung der Filter in Deutschland könne ein neuer Arbeitsmarkt geschaffen werden. Für eine Vielzahl klein- und mittelständischer Betriebe würden Herstellung und Nachrüstung Aufträge und Arbeitsplätze sichern.

Zudem wurden im Laufe der Anhörung weit verbreitete Vorurteile aus dem Weg geräumt. Kritiker behaupten, dass Partikelfilter zu einem höheren Spritverbrauch führten. Die Firma HJS Schulte hat jedoch Tests durchgeführt, bei denen kein signifikanter Mehrverbrauch nachgewiesen werden konnte.

Volkswagen blockiert

Die Spitze des VW-Konzerns hat bisher eine eher unrühmliche Haltung eingenommen: Erstens hat der Konzern mit der innermotorischen Lösung der Partikelemission nach Einschätzung unabhängiger Experten offensichtlich auf die falsche Technologie gesetzt; auch dann noch, als die französischen Konkurrenten längst verschiedene Modelle serienmäßig mit Filter angeboten haben. Zweitens hat der Konzern gemeinsam mit anderen auch europäischen Automobilherstellern bisher erfolgreich die vorzeitige Definition einer Euro-5-Norm verhindert. Drittens nutzt die VW AG ihre politischen Einflussmöglichkeiten um die frühzeitige steuerliche Förderung von Filtereinbauten in Neu- und Altfahrzeuge im nationalen Alleingang aufzuhalten.

Wettbewerbsvorteile für deutsche Automobilindustrie mit ökologischen Innovationen

Nach anfänglichem Zögern hat die deutsche Automobilindustrie Anfang diesen Jahres begonnen, Fahrzeug-Modelle mit Partikelfilter anzubieten. Eine rasche und möglichst breite Einführung moderner Filtertechnik würde von technologischer Kompetenz im Bereich der Schadstoffreduktion zeugen und den derzeitigen Rückstand bei der Reinigung von Dieselmotoren wieder wettmachen. Überdies wäre die flächendeckende Einführung der Filtertechnik eine ökologische Innovation, die der deutschen Automobilindustrie und den zahlreichen klein- und mittelständischen Zulieferbetrieben weltweit Wettbewerbsvorteile sichern könnte. Die deutsche Automobilindustrie hat sich in den vergangenen Jahren in Sachen Schadstoff- und Verbrauchsreduktion als durchaus innovativ gezeigt. Im Interesse des Gesundheitsschutzes und im Interesse der Planungssicherheit für die Automobilindustrie ist die Zeit reif für schärfere Grenzwerte.