



Partikel aus direkteinspritzenden Benzinern gefährden Gesundheit

Partikel aus direkteinspritzenden Benzinern gefährden Gesundheit
Umfrage zeigt: Deutsche Autobauer verhindern effektive Abgasreinigung
Berlin, 9. April 2013. Der ökologische Verkehrsclub VCD und die Deutsche Umwelthilfe werfen den deutschen Autoherstellern vor, eine wirkungsvolle und schnelle Entgiftung von Abgasen aus direkteinspritzenden Benzinmotoren zu verweigern. Statt sich klar zu ihrer Verantwortung für den Gesundheitsschutz zu bekennen, verstecken sie sich hinter abwiegelnden Äußerungen ihres Dachverbandes VDA und spielen auf Zeit. Durch massive Lobbyarbeit in Brüssel ist es ihnen bereits gelungen, einen Partikelanzahl-Grenzwert wie er schon heute für Dieselmotoren gilt, für Benziner um fünf Jahre nach hinten zu verschieben. Bis 2014 sind Partikel aus direkteinspritzenden Benzinmotoren überhaupt nicht begrenzt, zwischen 2014 und 2017 dürfen sie zehnmal mehr ultrafeine Partikel als Dieselfahrzeuge ausstoßen. Direkteinspritzende Benziner sind besonders gesundheitsgefährdend, da sie sehr viele, extrem kleine Rußpartikel ausstoßen, die besonders leicht in die Lungen gelangen können. Dies ist seit vielen Jahren bekannt, genauso wie die Technik, mit der diese Feinstpartikel effektiv gefiltert werden können. Der VCD befragte im Februar und März 2013 die auf dem deutschen Markt vertretenen Autohersteller, mit welchen Mitteln und wann sie den Ausstoß von ultrafeinen Partikeln zuverlässig verringern wollen. Gleichzeitig wollte der VCD wissen, ob die gewählte Maßnahme auch außerhalb des vorgeschriebenen Tests auf dem Rollenprüfstand wirkt. Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des ökologischen Verkehrsclubs VCD: "Die Ergebnisse sind erschütternd. Wie bei der Einführung des Katalysators und später des Partikelfilters für Dieselfahrzeuge spielt die Industrie auf Zeit. Sämtliche deutsche Hersteller haben sich bei der Beantwortung des Fragebogens feige hinter dem Dachverband VDA versteckt, der die Beantwortung des Fragebogens zentral übernommen hat." Der VDA sagt, die Hersteller würden sich an geltendes Recht halten und die Einhaltung des künftigen Grenzwertes könne durch eine Vielzahl beziehungsweise ein Bündel an Technologien erreicht werden. Ebenso macht er deutlich, dass einzig der realitätsferne NEFZ-Messzyklus auf dem Rollenprüfstand relevant sei. Lediglich Daimler hatte ergänzend zum Verband der Automobilindustrie geantwortet, wobei die Äußerungen aber auch nicht über die des letzten Jahres hinausgehen. Dorothee Saar, Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung bei der Deutschen Umwelthilfe erklärt: "Die Gesellschaft wird es sich nicht mehr lange bieten lassen, dass Autohersteller ihre Pkw nur auf den derzeit gültigen Normtest hin optimieren. Alle Benzin-Direkteinspritzer, die ab sofort auf den Markt kommen, müssen Partikelmengen genauso effizient reduzieren, wie es bei Dieselmotoren Stand der Technik ist. Außerdem muss die Abgasreinigung in allen Betriebszuständen zuverlässig erfolgen - im realen Straßenverkehr und auch bei starker Beschleunigung. Dafür gibt es mit dem Partikelfilter eine vorhandene, kostengünstige Technik, die im Interesse aller Menschen schnell eingesetzt werden sollte." Messungen im Auftrag von DUH und VCD im letzten Jahr hatten gezeigt, dass bei aktuellen Direkteinspritzern ohne Filter die Anzahl der Partikel in verschiedenen Fahrsituationen deutlich über den aktuell für Dieselfahrzeuge geltenden Grenzwert ansteigt. Bei niedriger Außentemperatur reichten innermotorische Maßnahmen nicht aus, um unter diesem Wert zu bleiben. Umso unverständlicher ist es, dass der VDA aber auch die ausländischen Hersteller offensichtlich auf "innermotorische Maßnahmen" setzen, obwohl der Partikelfilter im Gegensatz dazu in allen Fahrzuständen wirkt. Partikelfilter haben sich bei der Reinigung von Dieselabgasen bereits bestens bewährt und sind zudem günstig zu haben. Die Mehrkosten für direkteinspritzende Benziner liegen bei nicht einmal 50 Euro. Diese erprobte Maßnahme nicht einzusetzen, ist verantwortungslos", so Axel Friedrich, ehemals Leiter der Abteilung Verkehr, Lärm beim Umweltbundesamt. "Bei Motorenbauern gilt der Filter aus ideologischen Gründen als uneleganter trotz eines klaren Kostenvorteils gegenüber innermotorischen Maßnahmen." Lottsiepen ergänzt: "Das Ganze wirkt wie ein Mikadospiel. Kein Hersteller möchte sich als erster bewegen." Bezeichnend ist die Antwort des Herstellers Kia. Er schreibt, dass er für die überwiegende Zahl der Applikationen eine innermotorische Lösung realisieren wolle. Um aber auf gesellschaftspolitische Veränderungen reagieren zu können, schaue sich der Konzern ebenso die Technologie der Otto-Partikelfilter an. Rückfragen und Interviewwünsche: Anja Smetanin, VCD-Pressesprecherin, Fon 030/280351-12, Fax -10, presse@vcd.org Daniel Eckold, DUH-Pressesprecher, Fon 030/2400867-22, Fax -19, eckold@duh.de 

Pressekontakt

VCD - Verkehrsclub Deutschland

10969 Berlin

Firmenkontakt

VCD - Verkehrsclub Deutschland

10969 Berlin

Als gemeinnütziger Verein setzt sich der Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik ein. Das einfache Credo lautet: Wir machen uns stark für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität! Zukunftsfähige Verkehrspolitik ist für den VCD nicht nur auf ein einziges Verkehrsmittel fixiert, sondern setzt auf eine intelligente Kombination und das sinnvolle Miteinander aller Arten von Mobilität. Dabei arbeitet der VCD auf zwei unterschiedlichen Ebenen: Zum einen berät der VCD als Fach- und Lobbyverband Unternehmen, arbeitet mit Forschungsinstituten zusammen, initiiert innovative Projekte, nimmt Einfluss auf Politik und Wirtschaft, setzt Themen auf die Agenda, begleitet Gesetzgebungsprozesse und leistet Politikberatung. Zum anderen gibt der VCD als Mitglieder- und Verbraucherverband VerkehrsteilnehmerInnen eine Stimme, unabhängig davon wie sie unterwegs sind. Er versteht sich als Interessensvertretung für alle umweltbewussten mobilen Menschen.