

Dunkle Wolken über dem Diesel

Von Hans-Robert Richarz

Über dem Dieselmotor - zumindest im Pkw - ziehen dunkle Wolken auf. Verschärfte Abgas-Vorschriften für Europa aus Brüssel einerseits und drohende Sanktionen durch einzelne Mitgliedsländer der EU andererseits könnten dazu führen, dass es Personautos mit Dieselantrieb an den Kragen geht.

Jahrzehnte lang galten diese Fahrzeuge als besonders sparsam, robust und zuverlässig. Nicht selten bewies ihr Antrieb aufgrund einfacher Konstruktion wesentlich bessere Standfestigkeit als zum Beispiel das Blech der Karosserie. Laufleistungen im höheren sechsstelligen Kilometerbereich waren an der Tagesordnung.

Wenn auch diese Zeiten der Vergangenheit angehören, weil Dieselaggregate heutzutage mit Turbolader und hohem technischen Aufwand in punkto Leistung und Spritzigkeit gegenüber Ottomotoren kaum noch Wünsche offen lassen, zehren die Selbstzünder immer noch vom einstigen Ruhm. Fast jeder zweite, im vergangenen Jahr neu zugelassene Personenwagen in Deutschland hatte laut Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg einen Selbstzünder unter der Haube (exakt 47,8 Prozent). Und das, obwohl die Anschaffungskosten dieser Fahrzeuge deutlich über denen ihrer benzinbetriebenen Geschwister liegen.

Im benachbarten Frankreich sah es für den Diesel bis jetzt noch günstiger aus: Dort verdreifachte sich seit Mitte der 1990er Jahre die Zahl der zugelassenen Diesel-Pkw von sechs Millionen auf fast 19 Millionen. Grund: Nicht so viel wie hier zu Lande, aber dennoch spürbar ist Diesel billiger als Super - etwa 13 Cent. Der niedrige Verbrauch sowie die geringere Steuerbelastung für den Dieselpreis gilt hüben wie drüben als Kaufanreiz. Dank seiner Sparsamkeit und immer weniger Emissionen kämpfte sich der Selbstzünder im Laufe der Zeit nach vorn. „Ein moderner Diesel hat heute 98 Prozent weniger Partikelemissionen als ein Selbstzünder Anfang der 1990er Jahre“, weiß Markus Heyn, Geschäftsführer beim Autozulieferer Bosch.

Dennoch hat Frankreich neuerdings dem Dieselmotor im Personenwagen den Krieg erklärt. Nach dem Muster der deutschen Feinstaubplaketten, deren Nutzen mittlerweile sogar Maria Krautzberger, Präsidentin des Umweltbundesamtes, anzweifelt, sollen nach dem Willen von Premierminister Manuel Valls Autos in Frankreich nach ihrem Schadstoffausstoß mit einer farbigen Plakettenskala bewertet werden. So könnten laut Valls durch die Kommunen „umweltfreundliche Fahrzeuge besser gefördert“ und den Gemeinden unter Umständen sogar Gelegenheit gegeben werden, Einfahrverbote für schmutzige Diesel zu erlassen.

Das will sich die Bürgermeisterin von Paris, Anne Hidalgo, nicht zweimal sagen lassen. Sie plant bis 2020 ein generelles Verbot von Dieselautos innerhalb ihrer Stadt und so bald wie möglich eine Fahrerlaubnis im Zentrum nur noch für Anwohner und Anlieferer. Ähnliche Pläne oder zumindest eine City-Maut verfolgen Madrid, Stockholm und London. In Schweden und England gibt es diese Maut bereits. Darüber hinaus will Frankreich seine Autofahrer finanziell unterstützen, wenn sie alte Dieselfahrzeuge abschaffen. Schon im August vergangenen Jahres kündigte Umweltministerin Ségolène Royal an: Wer seinen alten Diesel gegen ein Elektroauto tauscht, erhält eine Abwrackprämie von bis zu 10 000 Euro.

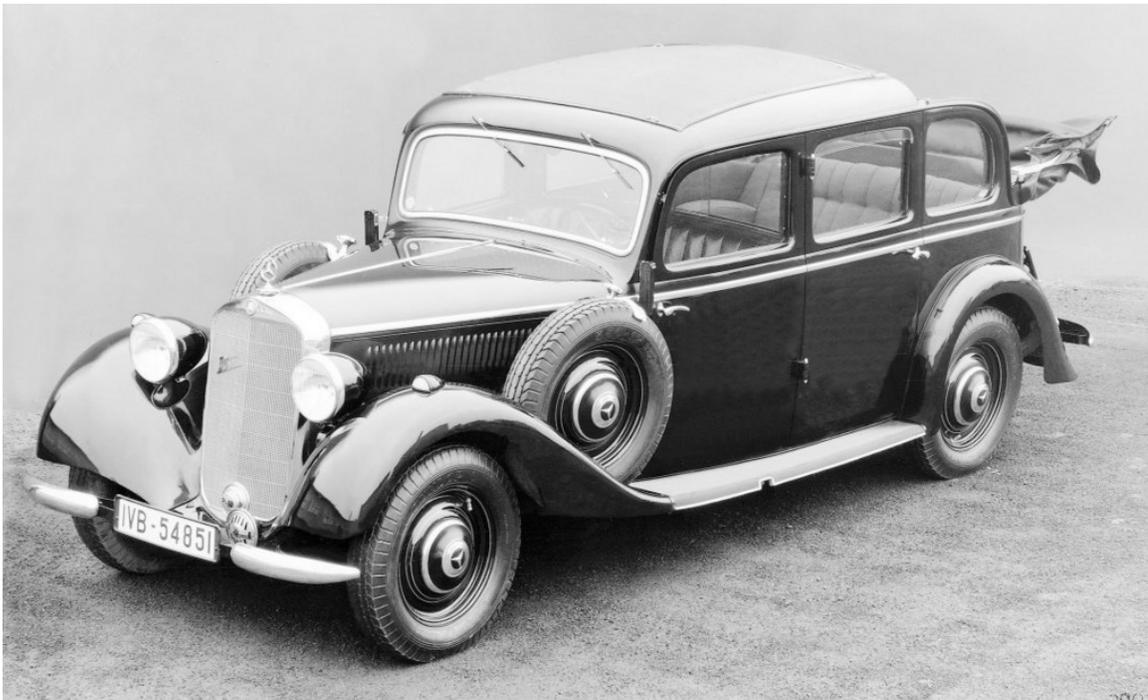
Verständlicherweise verursachen diese Pläne bei der ACEA, der Vereinigung Europäischer Automobilhersteller, tiefe Sorgenfalten. Eins aber brachte die Organisation vollends in Harnisch: Wenn im Herbst die Abgasnorm Euro 6 in Kraft tritt, tauchen Personenautos mit Selbstzünder in der Kategorie eins der französischen Farbpalette im Gegensatz zu ihren benzinbetriebenen Pendanten überhaupt nicht mehr auf, auch wenn sie die Norm erfüllen. „Seit Jahren haben die Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer die Entwicklung moderner Dieselmotoren vorangetrieben“, heißt es bei ACEA in Brüssel. „Mit aufwändiger Technik und Partikelfiltern wandert der Ausstoß von Feinstaub durch den Auspuff inzwischen gegen Null.“

Auch die Europäische Union zieht gegen den Dieselmotor zu Felde, und das schon seit 1992. Brüssel zieht die Daumenschrauben für den Selbstzünder Jahr für Jahr immer stärker an. Die jüngste und bislang härteste Vorschrift trägt den Namen Euro 6. Sie bestimmt, dass ab dem 1. September 2015 neu Typ-zugelassene Dieselmotoren statt 180 Milligramm Stickoxide nur noch 80 mg pro Kilometer in die Umwelt entlassen dürfen. Für große und schwere Fahrzeuge mit Dieselantrieb ist diese Norm ohne einen sogenannten SCR-Katalysator (Selective Catalytic Reduction-Kat – gezielte katalytische Reduzierung) und damit verbundener Zugabe von „Adblue“, einer wasserklaren Harnstofflösung, kaum zu schaffen. Und damit noch nicht genug: Der Schadstoffausstoß von Personenwagen, die zukünftig der Euro-6-Norm unterliegen, soll bei der

Typzulassung nicht mehr auf Laborwerte, sondern mit Messungen im Praxisbetrieb überprüft werden. Grund: Im Gegensatz zu Benzin-Pkw liegen die Emissionen von Diesel-Pkw im Straßenverkehr zum Teil um ein Vielfaches über den Laborwerten, die bei der EU-Typgenehmigung ermittelt werden.

Die ACEA will dieses Vorhaben unterstützen – aber: „Es gibt keinen Grund, saubere Dieseltechnik zu verteufeln“, sagt Generalsekretär Erik Jonnaert. „Das macht keinen Sinn und könnte Mobilität und Wirtschaft in den Städten erheblich beeinträchtigen.“ Außerdem würden Dieselmotoren wesentlich weniger klimaschädliches CO₂ pro Kilometer ausstoßen als gleich große benzinbetriebene Aggregate. Sie seien deshalb unverzichtbar, wenn die Automobilhersteller bis 2021 die von der EU geforderten durchschnittlichen CO₂-Flottenwerte erreichen sollen. Jonnaert: „Auch wir wünschen uns eine bessere Luftqualität in den Städten. Das erreichen wir aber nur, indem alte Technik mehr und mehr durch neue ersetzt wird. Wenn wir das aber auf Kosten einer Mehrbelastung durch CO₂ betreiben, ist das der falsche Weg. Mit politischen Rahmenbedingungen, die moderne Emissions-Techniken bei Diesel- ebenso wie bei Ottomotoren vorantreiben, können wir die Luftqualität verbessern und gleichzeitig den CO₂-Ausstoß senken.“ (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Der erste Serien-Pkw mit Dieselmotor: Mercedes-Benz 260 D (1936).



Frankreichs Premierminister Manuel Valls.



Die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo.



Frankreichs Umweltministerin Ségolène Royal.



ACEA-Generalsekretär Erik Jonnaert.
