

# Dieselpartikelfilter

**Beitrag von „Thanandon“ vom 31. Januar 2005 um 23:10**

Es klingt wie ein Industriekrimi: Jahrelang investierten deutsche Konzerne nur zögerlich in die Diesel-Abgastechnik, nun wollen sie mit einem umstrittenen Test die flinkere ausländische Konkurrenz bremsen. Ist auch die Regierung mit im Bund und verzögert aus Rücksicht auf heimische Autobauer die Förderung umweltschonender Autos?

Jüngster Aufreger in der Rußfilterdiskussion ist die Attacke der deutschen Automobilindustrie auf Toyotas so genanntes D-Cat-System (Denox-Speicherkatalysator plus Rußpartikelfilter), das im Modell Avensis zum Einsatz kommt. Die Japaner preisen das Auto als "saubersten Diesel der Welt". Doch jetzt berichtete die "Automobilwoche" von einem vom Verband der Automobilindustrie (VDA) in Auftrag gegebenen Test, bei dem eklatante Schwächen des D-Cat zutage getreten seien. Bei der mit dem Test beauftragten Firma FEV Motorentechnik in Aachen herrscht inzwischen helle Aufregung wegen der angeblichen Indiskretion. Die ist verständlich, denn FEV arbeitet für zahlreiche Autohersteller, unter anderem auch für Toyota. Und Vertraulichkeit gehört zum obersten Gebot im Geschäft der Entwickler.

Als Folge scheut die FEV Motorentechnik nun jegliche Öffentlichkeit und hat sich weitgehendes Schweigen auferlegt. Gegenüber SPIEGEL ONLINE wollte Geschäftsführer Martin Pischinger nicht mehr sagen, als dass er "die Aussagen so, wie sie da stehen, nicht bestätigen" könne. Funktioniert der D-Cat nun oder funktioniert er nicht? Die "Automobilwoche" zitiert einen Audi-Ingenieur mit der Aussage: "Unsere Prüfstandsversuche zeigen, dass die D-Cat-Abgasreinigung nicht standfest ist." Und ein BMW-Mitarbeiter sagte dem Fachblatt, dass das Filtersystem nach rund 8000 Kilometern die Funktion weitgehend einstelle und das Auto dann "nicht mal mehr die Euro-4-Norm" erfülle.

Auch der VDA gibt sich heute zugeknöpft. Der Verband teilte mit, er gebe grundsätzlich keine Stellungnahme zu diesem Thema, sieht sich aber darin bestätigt, "dass heute noch keine ausgereifte Denoxierungstechnologie zur Verfügung steht". Toyota schließlich erklärt, dass bislang keine Probleme mit dem D-Cat, "auch unter Berücksichtigung der Dauerhaltbarkeitskriterien", bekannt seien. Zugleich aber deutete Toyota-Sprecher Henning Fanslau an, dass man "jeden Rußpartikelfilter beschädigen oder gar zerstören könne, wenn man es darauf anlegt". Der Verdacht der Toyota-Leute: Möglicherweise lief das D-Cat-System permanent unter Volllast, so dass eine Regeneration - die normalerweise im unteren Teillastbereich eingeleitet wird - nicht mehr stattfinden konnte. Toyota-Technik-Experte Peter Wand: "Das Filtersystem saugt sich unter solch unrealistischen Bedingungen voll wie ein Schwamm und funktioniert erst mal nicht mehr." Kaputt ist es jedoch nicht, denn sobald es die Fahrsituation erlaubt, würde sich das System von selbst freibrennen - eben regenerieren.

Wie genau die Test gelaufen sind und ob das D-Cat-System von vornherein keine Chance auf Regeneration haben sollte, darüber könnte nur die FEV Motorentechnik Auskunft geben - oder eben der Auftraggeber VDA. Doch beide wollen erst einmal schweigen. Falls es das Ziel dieser Aktion war, Skepsis gegen innovative Filtertechniken zu schüren, so ist dies gelungen. Und auch der Zeitpunkt, so kurz vor der ersten großen europäischen Automesse des Jahres, dem Genfer Salon (3. bis 13. März), wäre geschickt gewählt.

Denn auch dort werden wieder dicke Diesel im Mittelpunkt stehen. Autos mit Dieselantrieb sind gefragt wie nie, die Selbstzünder der deutschen Marken BMW, Mercedes, VW oder Audi gelten als hervorragende Maschinen. Sie entwickeln aber nicht nur reichlich Drehmoment, sondern leider auch schädliche Rußpartikel. Das hat so lange niemanden gestört, bis Peugeot Dieselfahrzeuge mit Rußpartikelfilter anbot und prompt den Zorn der deutschen Autoindustrie auf sich zog. Der Grund dafür ist schlicht: Filtersysteme sind technisch kompliziert und damit teuer. Obendrein ist, um die vorgeschriebene Abgasnorm EU4 zu erreichen, in vielen Fällen gar kein Rußpartikelfilter nötig. Die Franzosen boten also ein "umweltfreundliches Extra" an - und hatten auch noch Erfolg damit.

Lange taten die deutschen Ingenieure die Filtertechnik als "nicht ausgreift" ab und stellten "innermotorische Maßnahmen" in Aussicht, dank denen erst gar keine Rußpartikelfilter mehr entstehen würden. Bis heute blieben solche Techniken eine Vision - der Dieselboom aber hält an und damit die Luftverschmutzung durch Dieselruß. Weil der Druck wuchs, drehten Mercedes und Konsorten bei und nahmen die viel geschmähten Rußpartikelfilter für einige Dieselmotoren als aufpreispflichtiges Extra ins Lieferprogramm. Bei Mercedes beispielsweise sind inzwischen 15 Modellvarianten mit Rußpartikelfilter erhältlich - zu Aufpreisen zwischen 522 und 696 Euro (im Falle des E 280 CDI / T serienmäßig).

VW und Audi jedoch, einst Pioniere bei der Verbreitung von Diesel-Pkw, hinken hinterher. Audi hat für lediglich drei Diesel-Fahrzeuge einen Rußpartikelfilter verfügbar (Aufpreis 690 Euro), bei VW haben bislang vier Dieselmotoren serienmäßig einen Rußpartikelfilter an Bord. Dazu gehört jedoch nicht das Volumenmodell Golf, für den ein solcher Filter zwar zunächst für Ende 2004 angekündigt war. Bei der Golf-Plus-Präsentation in der vergangenen Woche aber sagte ein VW-Sprecher, "aus Kapazitätsgründen" seien Rußpartikelfilter für die Golf-Modellfamilie erst "in der zweiten Hälfte 2005" verfügbar.

Doch nicht nur die deutsche Autoindustrie, auch die Bundesregierung macht eine unglückliche Figur in der Diskussion um den Rußpartikelfilter. Ursprünglich hatte Bundeskanzler Schröder eine Filterförderung in Form einer befristeten Steuerbefreiung von 600 Euro für den Jahresbeginn 2005 angekündigt. In den Genuss dieser Förderung sollten Neufahrzeuge (und entsprechend nachgerüstete Gebrauchtwagen) kommen, die den neuen EU-Förder-Grenzwert von 5,0 Milligramm Rußpartikel pro Kilometer einhalten. In Österreich, Holland und Südtirol existiert bereits eine solche Förderung.

Doch Finanzminister Hans Eichel will derzeit nicht tätig werden, wie sein Ministerium am Montag in Berlin erklärte. Die Länder hätten keine verlässlichen Signale gegeben, ob sie die

Förderung des Rußfilters über die Kfz-Steuer mitmachen wollten. Dafür kassierte Eichel herbe Kritik der Grünen, Umweltminister Jürgen Trittin ist für eine schnelle Steuerförderung des Filters. Auch Schröder bekräftigte sein Interesse an einer Lösung. Am Mittwoch will er laut einer Vorabmeldung der "Augsburger Allgemeinen" mit Eichel und Trittin in einem Treffen nach einer einheitlichen Linie suchen. Eine Regierungssprecherin sagte offiziell, sie könne den Termin nicht bestätigen.

Das Aktionsbündnis "Kein Diesel ohne Filter" (Deutsche Umwelthilfe, VCD, Deutscher Kinderschutzbund, NABU, DNR, BUND, Greenpeace) forderte heute ein "sofortiges Ende der Hinhaltenaktik bei der Rußfilter-Förderung". Als Buhmann haben die beteiligten Verbände Bundesfinanzminister Hans Eichel ausgemacht, in dessen Heimat Kassel-Baunatal die Abgasanlagenproduktion von VW untergebracht ist - allerdings findet hier nach Auskunft des Aktionsbündnisses keine Rußfilterfertigung statt. "Eichel vertritt eins zu eins die Interessen des VW-Konzerns und nicht die der Bevölkerung", behauptet dennoch Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe. Gerd Lottsiepen, Sprecher des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), sagt: "Besonders ärgerlich ist, dass die Verhinderer aus Wolfsburg mit ihrer Lobbyarbeit die steuerliche Förderung insgesamt blockieren."

[URL=<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,339468,00.html>]Quelle[/URL]