

# Dieselpartikelfilter

**Beitrag von „Thanandon“ vom 1. Februar 2005 um 16:21**

Umweltverbände kritisieren Hinhaltenaktik bei Förderung

Seit langem fordern Umweltverbände Maßnahmen zur Einführung von Rußpartikelfiltern in deutschen Dieselaautos. Neben der Autolobby bremsst auch der Finanzminister.

Berlin (ND). Das Aktionsbündnis »Kein Diesel ohne Filter« hat die Hinhaltenaktik bei der steuerlichen Förderung des Partikelfilters in Deutschland kritisiert und dafür Bundesfinanzminister Hans Eichel (SPD) die Hauptverantwortung zugewiesen. Dieser versuche, den VW-Konzern vor den Konsequenzen seiner Management-Fehler zu schützen, und untergrabe die Glaubwürdigkeit des Bundeskanzlers. Gerhard Schröder hatte im Sommer 2004 die Filterförderung für Beginn dieses Jahres angekündigt und erst kürzlich erneut aufs Tempo gedrückt.

Die EU hat Mitte Januar einen Fördergrenzwert für Partikelfilter von 5,0 Milligramm Rußpartikel pro Kilometer festgelegt. Österreich, Teile Italiens und die Niederlande legten schon zuvor entsprechende Förderprogramme auf. In Deutschland geschieht dies nicht. Deshalb gebe erstmals seit Jahrzehnten keine steuerlichen Anreize für umweltschonende Pkw, so das Aktionsbündnis aus Umwelt-, Verbraucher- und Gesundheitsorganisationen, dem Kinderschutzbund sowie Automobil- und Verkehrsclubs. Dabei sei seit Jahren bekannt, dass hier zu Lande mehr Menschen an Dieselruß vorzeitig sterben als insgesamt im Straßenverkehr. Die Allianz fordert deshalb steuerliche Anreize für Neu- und Altfahrzeuge mit dem Ziel einer beschleunigten flächendeckenden Einführung der Filtertechnik.

Als einziger europäischer Hersteller fertigt VW die Abgasanlagen für die eigenen Produkte größtenteils selbst - in Kassel, wo Hans Eichel früher Oberbürgermeister war. Nach Informationen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) hat sich im VW-Konzern intern die Linie durchgesetzt, dass es für das Unternehmen per saldo günstiger sei, wenn der Filter in Deutschland weiterhin nicht gefördert wird. In seiner Funktion als Bundesfinanzminister habe Eichel nach DUH-Informationen zuletzt Mitte Januar 2005 jede Ressortabstimmung über die von Umweltminister Trittin angeregten Steueranreiz-Modelle zur schnelleren Einführung des Filters verweigert und sich insbesondere gegen die Förderung von Rußfiltern in Neufahrzeugen festgelegt.

»Eichel vertritt eins zu eins die Interessen des VW-Konzerns und nicht die der Bevölkerung«, sagt DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch. Im Ergebnis werde so die jahrelange Innovationsverweigerung bei VW nachträglich belohnt. Insbesondere der Wolfsburger Autohersteller habe die Filterentwicklung verschlafen.

Der Greenpeace-Verkehrsexperte Günter Hubmann erinnerte daran, dass der Bundesrat die Bundesregierung bereits im Juni 2004 aufgefordert hat, umgehend die Grundlagen für ein

Förderkonzept für Diesel-Partikelfilter zu erarbeiten. Die Handlungspflicht liege somit eindeutig beim Bund.

Gestern präsentierte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) seine aktualisierte Liste aller hier zu Lande mit Partikelfilter erhältlichen Pkw. Diese zeige, »dass in den letzten Monaten kaum etwas passiert ist: wenig Innovation, überwiegend Stagnation, kaum neue Fahrzeuge, teilweise sogar Rückschritt«, so Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des VCD. Positiv steche der französische Hersteller Peugeot mit dem umfangreichsten Angebot gefilterter Fahrzeuge und dem ersten Partikelfilter-Diesel unter 15000 Euro hervor. Besonders negativ falle das Ergebnis bei VW aus, erklärte Lottsiepen. Der Golf mit Filter war für Ende 2004 angekündigt. Inzwischen habe VW die Einführung vage ins zweite Halbjahr 2005 verschoben.

Ausdrücklich begrüßte das Aktionsbündnis die Regelung bei der seit Jahresbeginn geltenden Maut für Lkw über 12 Tonnen, wonach »Dreckschleudern« stärker zur Kasse gebeten werden als moderne, Dieselruß-gefilterte Lkw. Allerdings müsse bei der Weiterentwicklung der Maut die Gebühren-Spreizung deutlich vergrößert werden.

[Quelle](#)