

Klare Fakten als Plädoyer für den Diesel

klartext.la/klare-fakten-als-plaedoyer-fuer-den-diesel/

Jul 12, 2018



Foto v.l.n.r.: Raimund Fries, Renate Zitzelsberger, Prof. Dr. Ralph Pütz, Wilhelm Hess

„Es gibt keine Dieselkrise, lediglich eine Pkw-Krise“, so Prof. Dr. Ralph Pütz, renommierter Spezialist für Verbrennungsmotoren und Abgasanalytik bei einem von den Vorsitzenden Willi Hess und Renate Zitzelsberger organisierten Vortrag der CSU-Senioren Union aus Stadt und Landkreis Landshut, den ein hochinteressiertes und diskussionsfreudiges Publikum besuchte.

Der Diesel-Verbrennungsmotor werde noch über Jahrzehnte unverzichtbar bleiben, denn mit der vorhandenen Abgasnachbehandlungstechnik können Dieselfahrzeuge bei den lokalen Schadstoffen wie Partikel und Stickoxide ein Nahe-Null-Emissionsniveau erreichen. Das habe der Nutzfahrzeugbereich mit der Stufe Euro VI deutlich bewiesen, und ebenso auch Traktoren der Stufe 4f, so Prof. Pütz, der Messwerte zeigte. Ohnehin ist der Dieselmotor die verbrauchs- und damit CO₂-günstigste Verbrennungskraftmaschine. Ohne den Dieselantrieb wäre die erfolgte CO₂-Reduzierung in der Vergangenheit nicht möglich gewesen.

Dass im Pkw-Bereich sich die Prüfstandsergebnisse nicht immer im Realbetrieb wiederfinden liege daran, dass es eine Fülle von völlig legalen Schlupflöchern bei der Typprüfung gibt, die nicht den Fahrzeugherstellern anzulasten seien, sondern dem

Gesetzgeber. Daher sei es schwierig, Hersteller von legal zugelassenen Fahrzeugen juristisch zu belangen. Jene Hersteller aber, die nachweislich betrogen haben und jenseits der Legalität agierten, müssten die volle Härte des Gesetzes spüren. Die gute Nachricht ist aber, dass mit der Stufe Euro 6d auch der Pkw-Diesel nachziehen wird und wie das Nutzfahrzeug einen lokal nahezu emissionsfreien Antrieb aufweist – dies, weil auch beim Pkw nunmehr die Vorschrift einer Emissionseinhaltung im realen Fahrbetrieb (RDE – Real Drive Emissions) und nicht nur am Prüfstand in der Gesetzgebung neu verankert wurde.

Prof. Pütz kritisierte aber auch eine regelrechte „Grenzwert-Hysterie“, die dringend relativiert werden müsse. So wird der Stickoxid (NO₂)-Grenzwert schon dann überschritten, wenn in einem normal großen Wohnraum drei bis vier Adventskranzkerzen brennen. Und ein Raucher habe nach drei Wochen bereits so viel Feinstaub eingeatmet, wie ein Nichtraucher nach 75 Lebensjahren am „hoch belasteten“ Stuttgarter Neckartor. Und wenn an Industriearbeitsplätzen ein um den Faktor 25 höherer, von Toxikologen festgelegter Grenzwert gelte als in der Umgebungsluft, sei es zu hinterfragen, wie Epidemiologen aus bloßen statistischen Daten dann für die Umgebungsluft auf einen Grenzwert kommen, der um den Faktor 25 kleiner ist.

Als pragmatischen Lösungsansatz schlägt Prof. Pütz vor, allen Fahrzeugen einschließlich Euro 4 und älter Besitzstandsschutz zuzuerkennen, da diese Fahrzeuge durch die natürliche Flottenerneuerung kurzfristig ohnehin keine Rolle mehr spielen. Ebenso müsse für Euro 6 „freie Fahrt“ gelten. Bei Euro 5 hingegen sollten jedoch jene Hersteller, die nachweislich betrogen haben, zu einer Hardware-Nachrüstung verpflichtet werden, da ein innermotorisches Software-Update i.d.R. nicht zielführend ist. Außerdem sollten jene Hersteller eine adäquate Strafzahlung auferlegt bekommen. Mit dieser Strafzahlung könnte man dann auch bei jenen Euro-5-Fahrzeugen eine Hardware-Nachrüstung öffentlich finanzieren, bei denen die Hersteller nicht betrogen haben, jedoch die Emissionen nicht den Prüfstandswerten entsprechen. Eine Hardwarenachrüstung ist jedenfalls verfügbar und bezahlbar, für Pkws kostet sie zwischen 1.000 und 2.500 €. Als Rückfallebene wäre laut Pütz, hier den Höchstbetrag von 2.500 € angesetzt, auch ein Szenario denkbar, bei dem sich alle Hersteller zu zwei Fünfteln (1.000 €), der Bund zu zwei Fünfteln (1.000 €) und auch die Fahrzeughalter zu einem Fünftel (500 €) an der Nachrüstung beteiligen. Sicherlich würde kaum ein Halter die Investition von 500 € scheuen, um sein Fahrzeug auf ein Euro-6-Niveau zu bringen.