



grafik: standard



Abgastricks kommen Steuerzahler teuer

6. November 2015, 18:05

168 POSTINGS

"Diesel-Gate" ist nicht auf VW beschränkt, auch andere Hersteller sind kreativ. Das führte zu 40 Millionen Mehrkosten bei Emissionszertifikaten

Geschönte Abgaswerte wie bei der VW-Abgasaffäre gehen auch beim Steuerzahler ins Geld. Rund 39 Millionen Euro für Zukäufe von Emissionszertifikaten hätte sich die Republik Österreich erspart, wenn der reale Schadstoffausstoß den Typprüf-Emissionen des in der EU gültigen Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) entsprochen hätte. Zu diesem Ergebnis kommt die Studie "Pkw-Emissionen zwischen Norm- und Realverbrauch", die das Umweltbundesamt im Auftrag der Arbeiterkammer Wien (AK) erstellt hat.

Beim CO₂-Ausstoß klappt zwischen der Österreichischen Luftschadstoffinventur und den Angaben der Fahrzeughersteller gemäß NEFZ von 2008 bis 2012 eine Lücke von 6,3 Millionen Tonnen CO₂, rechnete Studienautor Günther Lichtblau vom Umweltbundesamt am Freitag bei einer Enquete der AK vor. Rund 17 Prozent der CO₂-Emissionen in Österreich produziert der Individualverkehr, also Personenkraftwagen.

Gefahr Stickstoff

Fern der Realität sind demnach nicht nur die Normwerte von Spritverbrauch und Kohlendioxid-Ausstoß der meisten Pkw, sondern auch die gesundheitsgefährdenden Stickoxid-Emissionen. Bei der Diesel-Fahrzeugklasse Euro-5 beispielsweise sieht die EU-Richtlinie weniger als 200 Milligramm pro Kilometer vor, in der Realität betrogen die Emissionen aber 700 Milligramm. Der Feinstaubausstoß lasse sich durch Partikelfilter minimieren, jener von Stickoxid aber nicht, warnte Lichtblau. "Da haben wir echt ein Problem." Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere Gegenmaßnahmen seien daher unvermeidbar, sonst werde Österreich und die Union die Grenzwerte für Gesundheitsschutz nicht einhalten können.

Die Frage nach dem Sinn von Grenzwerten stellt sich insbesondere bei der nächsthöheren, also "saubersten" Schadstoffklasse Euro-6, denn auch mit ihr fahren Diesel-Pkw einen Bogen um die Vorgaben: Im pessimistischen Szenario stößt ein Euro-6-Dieselmotor 600 Milligramm pro Kilometer aus, im Real-drive-Modus sind es immer noch mehr als 250. Der Euro-6-Grenzwert hingegen sieht weniger als hundert Milligramm vor. Zur Erinnerung: Um die Euro-6-Abgasnormen zu erfüllen, sind Katalysatoren und Abgasrückführung erforderlich. Dabei werden, vereinfacht ausgedrückt, die Abgase mit Harnstofflösung nachbehandelt.

"Die Grenzwertgesetzgebung für Stickoxid-Emissionen von Diesel-Pkw hat trotz deutlicher Absenkung der Grenzwerte in den letzten zwanzig Jahren real zu keiner deutlichen Abnahme der spezifischen Fahrzeugemissionen geführt", mahnt Umweltperte Lichtblau.

"Mogelei" in Frankreich

Tests der französischen Regierung haben laut Umweltministerin Ségolène Royal die "Mogelei" von VW beim Schadstoffausstoß bestätigt. "Bei der Überprüfung von zehn Autos aller Marken hat sich bei VW gezeigt, dass der erlaubte Ausstoß von Stickoxiden um das Fünffache überschritten wurde", sagte Royal am Freitag zum Radiosender France Info. Bei den anderen getesteten Wagen habe es Überschreitungen um den Faktor eineinhalb oder zwei gegeben

Zurück zu den Kohlendioxid-Emissionen in Österreich. Sie sind nicht nur in Summe deutlich höher als in den Klimazielen vereinbart. Pkw liegen teilweise um fast 50 Prozent höher als im Typenschein eingetragen. Das ergab eine Prüfung des Umweltbundesamtes, bei der die 30 am häufigsten neuzugelassenen Pkw der Jahre 2000 bis 2013 auf den Prüfstand kamen. Das Ergebnis: Der VW Golf VII 1,6 TDI, ein Renner was Verkaufszahlen betrifft, lag beim realen Ausstoß mehr als 40 Prozent über den Typprüfangaben. Der Skoda Octavia 5E 1,6 TDI Kombi weist sogar eine Abweichung von 48 Prozent aus (siehe Grafik). Innerhalb der 13 Jahre ging das Delta zwischen Realbetrieb und Typprüfung von sieben auf rund 27 Prozent auf, erhöht sich also um den Faktor vier. Das betrifft übrigens auch Benzinmotoren.

Realitätsferne der Normverbrauchsangaben

"Die Wiedergabe der Realität war ja nicht das Ziel", sagt Werner Tober vom Institut für Fahrzeugantriebe an der TU Wien. Dazu passt, dass die Prüfkriterien im alltäglichen Fahrbetrieb nicht einzuhalten sind. Auch die zwecks Verbrauchs- und Abgasminimierung installierte Start-Stopp-Automatik verfehlt im wirklichen Leben ihre Wirkung. Klimaanlage, Heizung, Stereoanlage müssten abgedreht werden, Fenster sind geschlossen zu halten und Fracht dürfte auch nicht an Bord sein. Für die Experten des Umweltbundesamts ist die Realitätsferne der Normverbrauchsangaben kein Mysterium, sie gehe mit den ausgetüftelten Motorsteuerungen einher. Diese ermöglichen eine präzise Einstellung auf die Laborbedingungen auf dem Prüfstand. Am Steuer sitzt inzwischen kein gewöhnlicher Fahrer, sondern eigens geschulte Lenker.

Zu den gängigen Tricks zählt der deutsche Umweltexperte Axel Friedrich das Aufladen der Batterie bis unmittelbar vor dem Test, das Abschalten der Lichtmaschine während des Fahrzyklus, die Verwendung eines höheren Ganges, die Optimierung der Motoreinstellung und mehr Reifendruck als vom Hersteller empfohlen. Die meisten seien legal, aber nicht alle. Ein Autobauer habe Bremsen und Bremscheibe abgestellt und so den Test bestanden. "Allerdings für ein Auto, das der Straßenverkehrsordnung nicht entspricht.

Die EU-Kommission hat die Mitgliedsstaaten aufgefordert, nach Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten bei Abgas-Prüfungen zu fahnden und bis Monatsende zu melden. (ung, 6.11.2015)

ADVERTORIAL



Buchhalter Tipps: „Jetzt an den Jahreswechsel denken“

Wie man mit einfachen Maßnahmen viel Geld sparen kann

BEZAHLTE ANZEIGE

© STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. 2015

Alle Rechte vorbehalten. Nutzung ausschließlich für den privaten Eigenbedarf.
Eine Weiterverwendung und Reproduktion über den persönlichen Gebrauch hinaus ist nicht gestattet.

.