

ÖAMTC und ARBÖ: Endrohrmessung in heutiger Form ist überholt (+ Fotos)

Infrastrukturminister Hofer überzeugt sich beim Club über Zuverlässigkeit alternativer Messmethoden

"Die Senkung der Emissionen im Straßenverkehr zählt zu den großen Herausforderungen der kommenden Jahre", erklärt ÖAMTC-Direktor Oliver Schmerold im Zuge des Besuchs von Infrastrukturminister Norbert Hofer im ÖAMTC-Mobilitätszentrum. "Die Endrohrmessung, wie sie derzeit bei der §57a-Überprüfung angewandt wird, liefert dafür keinen nennenswerten Beitrag, denn bei Dieselfahrzeugen erfolgt nur eine grobe Messung des Feinstaub-Ausstoßes." Generell dient die Abgasmessung bei der Pickerl-Überprüfung lediglich dem Zweck, technische Mängel infolge von Verschleiß oder mangelnder Wartung zu erkennen. Dafür ist die Onboard-Diagnose (OBD) bei Fahrzeugen mit Partikelfilter (Abgasklassen Euro 4, 5 und 6) wesentlich aussagekräftiger.

Für die Luftqualität relevante Schadstoffemissionen – insbesondere die Stickoxid-Werte (NO_x) – können technisch weder mit der einen noch mit der anderen Messmethode festgestellt werden. Das ist derzeit nur mit aufwändigen und mehreren tausend Euro teuren Tests an Rollenprüfständen möglich. "Solche Messungen für alle Bestandsfahrzeuge vorzuschreiben, würde zu einer enormen finanziellen Mehrbelastung der Autofahrer führen", kritisiert Schmerold. "Es kann nicht sein, dass Österreichs Autofahrer wegen der Schummeleien und Versäumnisse anderer draufzahlen." Alternative und leistbare Methoden, die neben Feinstaub auch Schadstoffe messen, werden mit Hochdruck entwickelt. Sie sind allerdings noch weit von einem Masseneinsatz entfernt. "Der ÖAMTC setzt seine gesamte Erfahrung und Expertise ein, diese Entwicklung zu beschleunigen", so Schmerold.

Endrohrmessung kann Motorschäden verursachen

Die OBD-Messung bei modernen Fahrzeugen hat auch den Vorteil, dass Motorschäden ausgeschlossen sind. "Die Endrohrmessung ist für Dieselmotoren eine extreme Belastung, da im Leerlauf Vollgas gegeben wird. Es kommt immer wieder vor, dass ein Motor das nicht aushält", führt ARBÖ-Generalsekretär Gerald Kumnig aus. Das Problem dabei ist, dass niemandem ein Fehlverhalten und somit ein Verschulden vorgeworfen werden kann, da die Überprüfung ja vorschriftsgemäß erfolgte. "Es darf nicht sein, dass die Autofahrer nach dem Motto 'Pech gehabt' auf den Kosten sitzen bleiben", kritisiert Kumnig. "Das gilt umso mehr, wenn es mit der OBD-Messung erst gar nicht so weit hätte kommen müssen."

Verschärfte Grenzwerte bei Neutypisierungen

Erst Anfang 2016 wurden auf EU-Ebene strengere Grenzwerte und zusätzliche Abgastests beschlossen. "Wesentlich ist in dieser Hinsicht vor allem, dass der beschlossene Messzyklus auch einen Real Driving

Emission-Test enthält", stellt Infrastrukturminister Norbert Hofer klar. "Wir wissen, dass realitätsnahe Abgasmessungen nur im Fahrbetrieb möglich sind." Positiv zu werten ist auch, dass in Artikel 8 der kurz vor Veröffentlichung stehenden Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge eine verstärkte Überprüfung von Bestandsfahrzeugen vorgeschrieben wird. Diese Tests sollen alle EU-Länder stichprobenartig für alle genehmigten Fahrzeuge durchführen. Dabei wird mit erneuten Tests unter anderem am Rollenprüfstand die Einhaltung der Vorschriften und insbesondere der Abgas-Grenzwerte überprüft. "Diese Tests werden vom BMVIT gemeinsam mit der TU Wien durchgeführt. Aufgrund des Dieselskandals liegt das Hauptaugenmerk bei diesen Tests in den Bereichen CO₂ und NO_x-Schadstoffe. Österreichs Autofahrer haben ein Recht auf Fahrzeuge, bei denen sie sich darauf verlassen können, dass alle Vorgaben erfüllt werden. Hier sind die Automobilhersteller in der Pflicht, ihre Hausaufgaben ordentlich zu machen."

On-Board-Diagnose zuverlässig – zusätzliche Endrohrmessung bei Verdachtsfällen immer noch möglich

Im Entwurf zur Novelle der Prüf- und Begutachtungsstellen-Verordnung ist die Diagnose der Abgasanlage mittels OBD anstelle der Abgasmessung mittels Sonde vorgesehen. "Ein professionelles Chip-Tuning kann allerdings weder durch die OBD-Auslese noch durch die Messung mittels Sonde entdeckt werden. Beim augenscheinlichen Verdacht einer Manipulation – etwa verstärkte Rußablagerungen beim Auspuff – können die Prüfer jederzeit die Endrohrmessung zusätzlich durchführen", erklärt Bundesminister Ing. Norbert Hofer, der in diesem Punkt auf die Erfahrung der Experten in den Prüfstellen vertraut.

Der Zweck der wiederkehrenden Begutachtung, die ungefähr eine halbe Stunde dauert und etwa 50 Euro kostet, ist, einen guten Wartungszustand und ein entsprechend definiertes Niveau an Sicherheit und Umweltfreundlichkeit sicherzustellen. Werden im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung erhebliche Schäden oder Manipulationen an der Abgasnachbehandlungsanlage festgestellt (z. B. kein Partikelfilter vorhanden), so ist kein positives Gutachten möglich. Die Entdeckung von mit größerem Aufwand hergestellten Manipulationen ist im Rahmen dieser Begutachtung nicht möglich und kann unter diesen Rahmenbedingungen auch nicht das Ziel sein.

Aviso an die Redaktionen: Bildmaterial ist unter <http://www.apa-fotoservice.at/galerie/12154> abrufbar.
Bildcredit: ÖAMTC/APA-Fotoservice/Hörmandinger