

Pressemitteilung, 15.12.2015

ZDF: Auffällige Abgaswerte nicht nur bei VW, sondern auch bei Daimler und BMW

Experten: „Erklärungsbedürftig“. Daimler und BMW dementieren illegale Abschaltvorrichtung. DUH fordert offizielle Untersuchung durch das Kraftfahrtbundesamt.

Berlin. - In einer Stichprobe hat das ZDF einen Mercedes C200 CDI, einen BMW 320d und einen VW Passat 2.0 TDI Blue Motion untersuchen lassen. Bei gleicher Fahrweise auf der Straße stoßen sie viel mehr Stickoxide aus als bei demselben Fahrzyklus im offiziellen Labortest. Das zeigen Messungen der Abgasprüfstelle der Berner Fachhochschule im Auftrag des ZDF.

„Die Messresultate zeigen, dass die Fahrzeuge sich auf dem Rollenprüfstand anders verhalten, als wenn sie auf der Straße betrieben sind“, so das Fazit der Schweizer Abgasprüfstelle an der Berner Fachhochschule. Der stellvertretende Leiter der Prüfstelle, Pierre Comte, erklärt gegenüber dem ZDF, dass eigentlich bei gleicher Fahrweise, wie im Labor auch auf der Straße, ähnliche Ergebnisse zu erwarten seien. Die festgestellten hohen Abweichungen müssten von den Autoherstellern erklärt werden.

Die Schweizer Abgasprüfstelle hat im Auftrag des ZDF drei Autos getestet: einen Mercedes C200 CDI Blue Efficiency (Erstzulassung 2011), einen BMW 320d (Erstzulassung 2009) und einen VW Passat 2.0 TDI Blue Motion (Erstzulassung 2011). Der VW Passat hat nach Auskunft des Herstellers eine illegale Abschaltsoftware verbaut, die Stickoxidwerte (NOx) im Prüfstandlauf optimiert.

Alle drei Autos erzeugten auf der Straße ein Mehrfaches der NOx-Emissionen, die im Labor entstanden waren, bei gleicher Fahrweise und vergleichbarer Fahrbedingungen.

Alle drei Autos erfüllten bei dem offiziellen Abgas-Labortest in der Schweizer Prüfstelle die Abgasnorm Euro 5, die bei Stickoxiden, NOx, einen Grenzwert von 180 mg/km vorschreibt. Im Labortest wurde auf der Prüfstandrolle der gesetzlich vorgeschriebene Neue Europäische Fahrzyklus, NEFZ, gefahren und dabei die Abgasemissionen gemessen. Der BMW 320d und der Mercedes C200 CDI stießen dabei jeweils 154 mg/km NOx aus, der VW Passat 127 mg/km. Alle drei Autos erfüllten damit die gesetzliche Norm.

Später fuhr derselbe Prüfstandfahrer der Schweizer Abgasprüfstelle mehrfach denselben computerunterstützten Fahrzyklus NEFZ auf einem stillgelegten Flughafengelände und mit Begleitung durch ein Sicherungsfahrzeug auf einem verkehrsarmen Autobahnabschnitt. Die Abgasemissionen wurden dabei – anders als im Labor – mit einem mobilen Messgerät, einem sogenannten PEMS ermittelt. Bis heute hat noch niemand einen solchen Test unternommen und computergestützt den offiziellen Fahrzyklus auf der Straße nachgefahren.

Nach Abzug der höchsten Messabweichungen zwischen Labormessgerät und PEMS lag der NOx-Wert für den BMW 320d beim NEFZ auf der Straße bei 428 mg/km, das 2,8-fache des Laborwerts. Der Mercedes C200 CDI kam bei dem NEFZ auf der Straße auf 420 mg/km NOx, das 2,7-fache des Laborwerts, wiederum nach Abzug der höchsten Messabweichung zwischen PEMS und Labormessgerät. Der VW Passat stieß nach Abzug der höchsten Abweichung 471 mg/km NOx aus, das 3,7-fache des Laborwerts.

„Bei gleicher Fahrweise, also bei gleichen Leistungsanforderung wie im Labor, müssten eigentlich ähnliche Abgaswerte herauskommen“, erklärt Axel Friedrich, Beamter des Umweltbundesamtes im Ruhestand, gegenüber „Frontal 21“ und sagt: „Diese hohen Abweichungen sind physikalisch-chemisch nicht zu erklären“.

„Frontal 21“ hat die Autobauer um Erklärung gebeten. BMW, VW und Mercedes kritisieren den Testaufbau und halten die Messergebnisse im Labor und auf der Straße für nicht vergleichbar. Laut Daimler könne es durch unterschiedliche Temperaturverhältnisse, Fahrzeuglasten und Nebenverbraucher zu entsprechenden Abweichungen kommen. BMW begründet höhere NOx-Emissionen mit „anderen Umweltbedingungen, wie z.B. Temperaturen, Seitenwind, aber auch andere Lasten durch Steigungen oder unterschiedliche Beschleunigungen.“ Auch VW weist darauf hin, dass auf der Straße andere Bedingungen herrschten als im Labor, etwa „Luftdruckveränderungen, Wetterverhältnisse oder unterschiedliche Fahrbahnbeschaffenheit“. Auf die Frage, inwiefern die Abschaltsoftware für die hohe Abweichung verantwortlich ist, gibt VW keine eindeutige Antwort.

„Unterschiede bei den NOx-Werten würde ich erwarten“, sagt Prof. Kai Borgeest vom Zentrum für KFZ-Elektronik und Verbrennungsmotoren der Universität Aschaffenburg, „aber eben nicht in der Größenordnung.“ Borgeest wörtlich: „Technisch ist denkbar, dass auch die anderen Hersteller, die getestet wurden, Abschaltvorrichtungen in unterschiedlicher Art und Weise verwendet haben – sprich Funktionen der Software, die den Zyklus erkennen. Das wäre dann illegal.“

„Bei der BMW Group wird nicht manipuliert“, stellt BMW gegenüber „Frontal 21“ klar. „Bei unseren Fahrzeugen wird in der Abgasbehandlung nicht zwischen Rollen- und Straßenbetrieb unterschieden“, so BMW. Daimler stellt in seiner Antwort an „Frontal 21“ fest, dass ein „Defeat Device, sprich eine Funktion, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränkt, bei Mercedes nicht zum Einsatz“ komme.

So bleibt die Frage offen, ob außer VW auch Daimler und BMW eine illegale Abschalteinrichtung nutzen. Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe fordert daher Aufklärung von den Behörden: „Das schreit nach einer genaueren Untersuchung.“ Resch weiter: „Das Kraftfahrtbundesamt, als im Moment zuständige Kontrollbehörde, muss diese Information ernst nehmen und eigenständige Nachprüfungen vornehmen.“

Das Bundesverkehrsministerium wollte auf Nachfrage von „Frontal 21“ zu den auffälligen Ergebnissen der Abgasmessungen keine Stellung nehmen.

www.frontal21.de

<http://twitter.com/Frontal21>

<http://facebook.com/Frontal21>

Berlin, 15. Dezember 2015