

Neue Abgastests können Autos teurer machen

Ab sofort wird der Abgasausstoß von Kraftfahrzeugen nicht mehr allein auf dem Prüfstand gemessen, sondern auch im echten Straßenverkehr. Das soll realitätsnähere Werte bringen, kann aber auch die Kfz-Steuer erhöhen.

FRAGE & ANTWORT: Luise Ungerboeck

Frage: Was bedeutet das heute, Freitag, in Kraft getretene neue Abgasregime für Autofahrer?

Antwort: Für bereits zugelassene Fahrzeuge ändert sich gar nichts. Wer allerdings ein neues Auto kaufen will, sollte sich dafür allenfalls vor dem 1. September 2018 entscheiden. Dann könnte für den gleichen Neuwagen unter Umständen eine höhere Kfz-Steuer fällig werden, weil ab dann Verbrauch und CO₂-Ausstoß für neu zugelassene Autos nach dem neuen, realitätsnäheren Testzyklus gemessen werden. Der Autofahrerklub ÖAMTC gibt bezüglich höherer Kfz-Steuer Entwarnung. Man habe vom Finanzministerium die Zusicherung erhalten, dass die Kfz-Steuer zumindest bis Ende 2019 gemäß bisherigen Testverfahren errechnet werde. Für Besitzer bereits zugelassener Dieselfahrzeuge ändere sich dadurch ebenfalls nichts, erklärt ÖAMTC-Cheftechniker Max Lang.

Frage: Was war schlecht an den bisherigen Tests gemäß dem Neuen Europäischen Fahrzeug-Zyklus (NEFZ)?

Antwort: Bisher mussten die Autohersteller für die Zulassung neuer Fahrzeuge nachweisen, dass alle Grenzwerte auf einem Prüfstand eingehalten werden. Beim 1996 eingeführten NEFZ-Test werden vier Kilometer Fahrt durch die Innenstadt mit „Stopp-and-go“ simuliert und sieben Kilometer außerhalb. Um Transparenz und Vergleichbarkeit zu garantieren, war vom Motoröl bis zu den Reifen jedes Detail vorgegeben. Allerdings ist der vorgeschriebene Fahrstil realitätsfern: Das Durchschnittstempo betrug 34 km/h, die Höchstgeschwindigkeit 120 km/h und das alles in rund 20 Minuten, ohne Radio, Klimaanlage oder Sitzheizung. Selbst Spiegel werden zugeklappt. Deshalb sind Verbrauchs- und Abgaswerte im täglichen Gebrauch deutlich höher. Vor allem Dieselfahrzeuge geben in der Realität deutlich mehr giftige Stickoxide ab.

Frage: Was ändert sich durch die beiden neuen Testverfahren?

Antwort: Der neue WLTP-Test auf dem Rollenstand simuliert eine doppelt so lange Fahrt, mit mehr Beschleunigungen und mehr Tempo. Auch Sonderausstattungen werden berücksichtigt. Und zum ersten Mal wird die Messung auf dem Prüfstand mit einer direkt auf der Straße („Real Driving Emissions“; RDE) kombiniert. Der

RDE-Test dauert eine halbe Stunde, die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, die Höchstgeschwindigkeit 131 und Beschleunigung, Wetter, Windverhältnisse und Verkehrslage sind beliebig. Gemessen wird mit mobilen Apparaten am Auspuff.

Frage: Gibt es neue Grenzwerte?

Antwort: Ja. Bisher schrieb der Gesetzgeber Grenzwerte nur für den Labortest vor. So darf ein Auto höchstens 80 Milligramm Stickoxid je Kilometer ausstoßen. Jetzt gibt es auch einen Grenzwert für die Straße: Das Auto darf im RDE-Test höchstens 168 Milligramm Stickoxid ausstoßen, ab 2020 nur noch 120 Milligramm. WLTP- und RDE-Tests sind in der EU ab 1. September vorgeschrieben für jedes Automodell und jeden Motortyp, den ein Hersteller neu auf den Markt bringt. Generell für Neuzulassungen gilt der neue Labortest ab September 2018, der Straßentest ab September 2019.

Frage: Wer prüft, ob die Grenzwerte eingehalten werden?

Antwort: Die jeweiligen Behörden in den Herstellerländern. VW, BMW, Mercedes, Opel und Co lassen ihre Autos von Instituten von TÜV, Dekra oder einem anderen vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) zugelassenen Institut testen. Das KBA erteilt die EU-Typzulassung.



Alleinige Abgastests am Prüfstand gehören der Vergangenheit an. Ab sofort werden auch Emissionen direkt am Auspuffrohr im Straßenverkehr gemessen. Das soll realitätsnähere Werte bringen.

Frage: Sind die Messwerte im Labor und auf der Straße jetzt identisch?

Antwort: Nein. Fahrstil, Temperatur, Verkehrsfluss und Wetter beeinflussen Verbrauch und Emissionen stark. Die Fahrweise hat größten Einfluss auf den Spritverbrauch, sie kann bis zu 20 Prozent Aufschlag bewirken. Optimieren des Antriebs auf gutes Abschneiden beim Testzyklus nützt beim Straßentest nur eingeschränkt.

Frage: Was bewirken die neuen, strengeren Abgasnormen?

Antwort: Da mit der neuesten Abgasnorm Euro-6c (gilt ab 1. September 2017) die Grenzwerte scharf abgesenkt wurden, werden Dieselfahrzeuge ohne SCR-Katalysator (Abgasreinigung via Harnstoffeinspritzung) künftig kaum mehr eine Typgenehmigung erhalten. Auch Benziner werden Partikelfilter gegen Russ bekommen.

Bosch versucht es mit ABS beim Fahrrad

Elektroantrieb bleibt Herzstück von Bosch E-Bike Systems, Ableger des Autozulieferers

Günther Strobl

Wien/Friedrichshafen – In der Affäre um manipulierte Dieselfahrzeuge ist zuletzt auch der deutsche Zulieferkonzern Bosch ins Visier der Staatsanwälte geraten – Ermittlungen wegen Beihilfe zum Betrug laufen. Davon losgelöst ist die Sparte E-Bike Systems zu sehen, die laut Geschäftsführer Claus Fleischer – angesprochen auf deren wirtschaftliche Bedeutung – „ein Rundungsfehler im Ergebnis der Bosch-Gruppe“ ist. Strategisch sei sie dafür umso wichtiger.

Bei der noch bis Samstag laufenden Eurobike, größte Fachmesse für Fahrräder weltweit, trumpft Bosch mit einer Neuheit auf: einem serienreifen Antiblockiersystem (ABS) für unterschiedliche Bikes.

Eine „Vorrichtung zum Verhüten des Festbremsens der Räder eines Kraftfahrzeuges“ ließ sich Bosch bereits 1936 patentieren. Bis zur Massentauglichkeit des Produkts sollte es allerdings noch einige Jahrzehnte dauern. Das erste ABS für Motorräder kam dann Mitte der 1980er-Jahre. Und jetzt beim Fahrrad reiht sich Bosch erneut als Pionier ein.

Oft überfordert

„Fahrradfahrer sind in kritischen Situationen oft überfordert. Entweder bremsen sie zu heftig und es überschlägt sie oder sie bremsen aus Angst, sich zu überschlagen, zu wenig – mit der Folge, dass der Bremsweg lang ausfällt, manchmal zu lang“, sagte Fleischer im Telefoninterview mit dem STANDARD. Man habe zwar Anleihen beim Motorrad-ABS genommen, die Regelungstechnik habe man aber komplett neu entwickeln müssen. Das liege auch, aber nicht nur an den unterschiedlichen Gewichtsverhältnissen.

„Ein Motorrad ist in der Regel drei- bis viermal schwerer als die Person, die darauf sitzt“, sagte Fleischer. „Beim Fahrrad ist es umgekehrt, der Fahrer ist viel schwerer als das Rad.“ Das bedinge einen vergleichsweise hohen Schwerpunkt, der sich zudem ständig ändere. Die Kunst sei, dass die elektronische Regelung das mittels Sensoren, die den Luftdruck am Vor- und Hinterrad in Echtzeit messen, exakt registriert.

Herzstück im Produktionskatalog der 2009 gestarteten E-Bike-Sparte bei Bosch ist der Elektromotor. Damals war diese Einheit ein kleines Start-up innerhalb der Gruppe. Heute, acht Jahre später, ist Bosch mit seinen E-Bike-Systemen Marktführer im Premiumsegment.

Angst vor Billigkonkurrenz aus Asien, die stärker nach Europa drängt, habe man nicht, sagte Fleischer: „Das ist ein anderes Segment, da sind wir nicht vertreten.“

Bosch E-Bike Systems arbeitet mit allen bekannten Fahrradherstellern zusammen. Der Durchschnittspreis für ein E-Bike liege im Fachhandel bei 2000 bis 3000 Euro, für ein E-Mountainbike müsse man 3000 bis 5000 Euro kalkulieren. Zwar biete der Fachhandel auch günstigere Modelle an, dabei würden aber meist Kompromisse bei der Ausstattung gemacht, sei es bei Schaltung, Bremse oder Gabel, sagte Fleischer.

Bei Supermarkt- und/oder Baumarktprodukten, die noch billiger sind, handle es sich in der Regel um Importware aus Fernost, die in einer anderen, niedrigeren Qualitätsliga mitspielen, auch was Service betrifft. Ein Ende des Booms sieht der Geschäftsführer von Bosch E-Bike Systems noch lange nicht. In den Niederlanden und Benelux sei schon jedes dritte verkaufte Fahrrad ein E-Bike, in Deutschland jedes sechste, in Österreich jedes fünfte. In fünf Jahren sei quer über Europa eine Steigerung des Marktanteils von 15 bis 20 Prozent auf 30 Prozent realistisch. In zehn Jahren könnten es 50 Prozent sein. Fleischer: „Bis dorthin muss aber noch einiges passieren.“

Die nächste größere Herausforderung werde jedenfalls eine Lösung für das leidige Diebstahlproblem sein. Mittels Sensorik, GPS und GSM soll das Rad geortet und bei Bedarf gesperrt und auch wieder entriegelt werden können. Fleischer: „Das sind Lösungen, da ist man in der Branche gerade dran. Die nächsten zwei, drei Jahre werden wir noch eine ganze Menge sehen.“

KURZ GEMELDET

Fipronil: Betrug bereits seit September 2016

Brüssel – Der Betrug mit Fipronil-verseuchtem Desinfektionsmittel in der EU hat nach neuen Erkenntnissen der EU-Kommission bereits spätestens im September 2016 begonnen. Ende Juli des heurigen Jahres war bekannt geworden, dass Millionen von Hühner-eiern mit der Chemikalie Fipronil verseucht sind. (APA)

Bundesimmobilien mit Umsatzzuwachs

Wien – Die staatliche Bundesimmobiliengesellschaft (BIG) sieht sich weiter mit politischen Herausforderungen konfrontiert. Die Bereitstellung von Quartieren zur Unterbringung von Flüchtlingen binde auch in der zweiten Hälfte 2017 Ressourcen, heißt es im Halbjahresbericht. In den ersten sechs Monaten lagen die Umsätze mit 561 Mio. Euro um 48,5 Mio. Euro über dem Vorjahr. (APA)

GANZ KURZ

+++ Teuerung Die Teuerung in der Eurozone ist im August auf 1,5 Prozent gestiegen.. **+++ Fleisch** Die Österreicher haben 2016 mit 96,6 Kilogramm pro Kopf um 0,3 Kilogramm weniger Fleisch verzehrt als im Jahr davor.

NAMEN



Bei der Wiener Traditionsbäckerei Ankerbrot kommt es erneut zu einem Wechsel an der Spitze. Mit 1. September folgt die

ehemalige Geschäftsführerin des Niederösterreichischen Pressehauses (NÖN), Lydia Gepp (51), Bernhard Angel (42) nach, der das Unternehmen laut Mitteilung mit Ende September verlassen wird. Ankerbrot schreibt seit Jahren Verluste. Die Großbäckerei verfügt in Österreich über 108 Filialen und zählt rund 1100 Beschäftigte. 2015 setzte das Unternehmen 107 Millionen Euro um, die Zahlen für das Geschäftsjahr 2016 wurden noch nicht veröffentlicht. Laut früheren Aussagen geht das Management von einem ausgeglichenen Ergebnis aus. (APA)

Foto: HO

MELANGE

Keine weißen Blumen schenken

Die Farbe Weiß mag unschuldig wirken, in China kann sie einen Geschäftsabschluss verhindern. Dann nämlich, wenn ein vermeintlich türöffnendes Geschenk in weißes Papier gewickelt ist oder der Frau des Gastgebers weiße Blumen überreicht werden. Weiß wird in China mit Untreue assoziiert.

Möglichkeiten, sich auf fremdem Terrain danebenzubehinden, gibt es sonder Zahl. In Iran etwa sollte man tunlichst vermeiden, von „Arabischem Golf“ zu sprechen; die Meerenge zwischen Iran und der Arabischen Halbinsel ist seit langem und nicht nur in der Region als Persischer Golf bekannt. Außerdem sind Iraner stolz auf ihre

indogermanischen Wurzeln. In Peru wiederum werden von Europäern Pünktlichkeit und korrektes Auftreten erwartet, bei privaten Einladungen hingegen sollte man selbst in besten Kreisen etwa eine halbe Stunde später kommen.

In der Mittel- oder Unterschicht würde sogar eine längere Verspätung als normal betrachtet. Blumen übrigens sind in Peru erwünscht, auch weiße.

Das und mehr steht im *Ultimativen Export-Handbuch: Dos & Don'ts*, das es ab kommender Woche im Buchhandel um 39 Euro gibt. In das 630 Seiten starke Buch sind Tipps und Tricks von gut 40 Wirtschaftsdelegierten eingeflossen. (stro)