

Mehr Pkw = mehr Schadstoffe? FALSCH!

- ❖ Obwohl sich der **Pkw-Bestand** in Österreich seit 1980 von 2,2 Mio. auf 4,7 Mio. **mehr als verdoppelt** hat, kam es gleichzeitig zu einer **deutlichen Reduktion der Schadstoffe!**
- ❖ Mit den **Euro-Abgasvorschriften** gibt es **laufend verschärfte Grenzwerte**, wodurch die Emissionen drastisch reduziert wurden.
- ❖ Seit dem 1. September 2015 gilt die Euro-VI-Vorschrift für alle in der EU neu zugelassenen Fahrzeuge. **Diesel-Pkw** dürfen demnach **nur noch 80 Milligramm Stickoxid pro Kilometer** ausstoßen – bislang galt eine Grenze von 180 Milligramm (Euro-V-Abgasnorm).

**Wer sein altes Auto gegen einen Neuwagen tauscht,
leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer sauberen
Umwelt!**

Fakt ist: Die Pkw-Emissionen gehen drastisch zurück!

Feinstaub

- Pkw sind **nicht** die Hauptverursacher für Partikelemissionen (Feinstaub)
 - Nur 6 Prozent der Gesamt-Partikel-Emissionen in Österreich gehen auf das Konto des Verkehrs
 - War der Pkw 1990 noch für 7,8 Prozent (2.600 Tonnen) der Partikelemissionen verantwortlich, waren es 2014 nur noch 3,6 Prozent (950 Tonnen)¹

Seit 1985 wurde der Partikel-Ausstoß von Diesel-Pkw um 99 Prozent reduziert!²

Kohlendioxid (CO₂)

- Global betrachtet verursacht der Straßenverkehr nur knapp 10 Prozent der CO₂-Emissionen
 - Land- u. Forstwirtschaft: 24,0 Prozent / Kraft- u. Heizwerke 34,6 Prozent / Industrie 21 Prozent
- In Österreich stammen nur rund 13 Prozent der CO₂-Emissionen von Pkw³

Der durchschnittliche CO₂-Flottenverbrauch konnte in Österreich seit 2000 um 23 Prozent gesenkt werden! (EU-weit um ein Drittel seit 1995)

¹ Quelle: ÖAMTC

² Quelle: „Fakten statt Mythen“, Automobilimporteure

³ Quelle: Studie „Unsere Luft“, Prof. Pucher

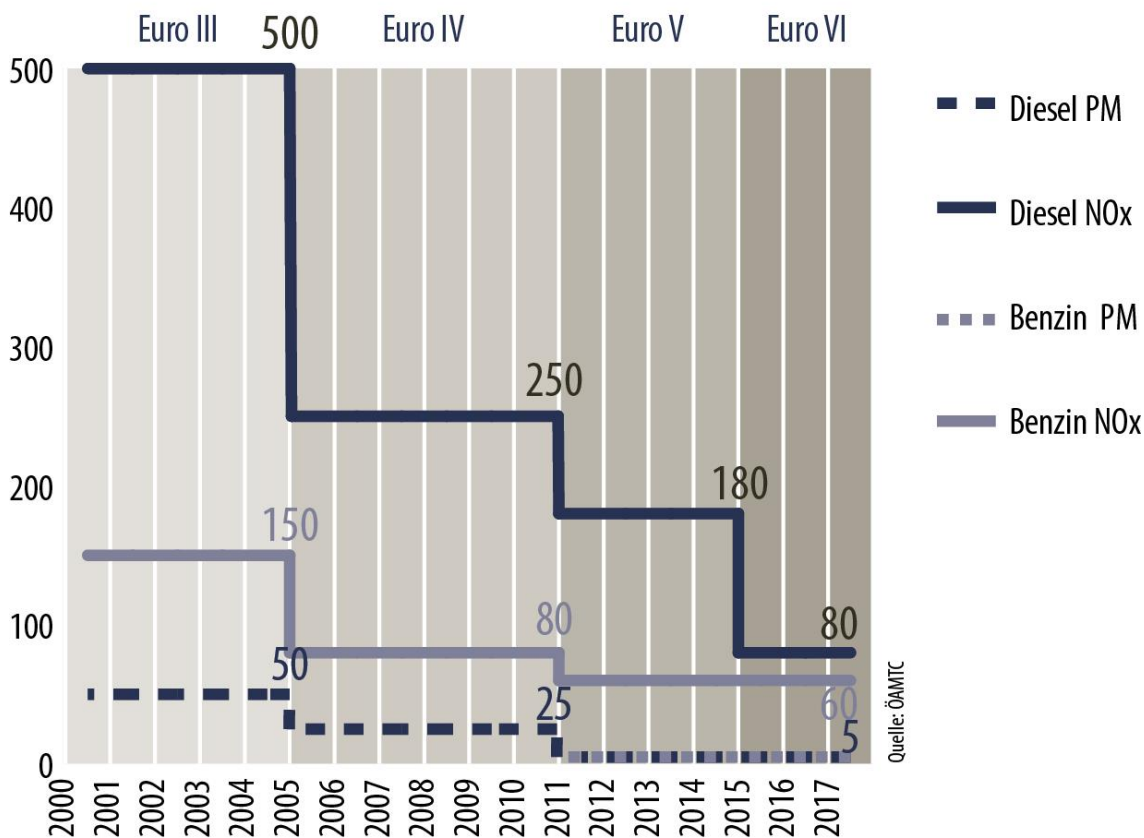
Stickstoffoxide (NO_x)

- Erhebliche Verbesserungen gibt es auch im Hinblick auf die NO_x-Emissionen
 - 1980: 29,2 Prozent (73.200 Tonnen) stammten aus dem Pkw Verkehr
 - 2014: 12,8 Prozent (16.600 Tonnen)⁴

Prognose: Durch die strengen Grenzwerte (Euro 6) wird es bis 2030 zu einem Emissionsrückgang von 91,5 Prozent kommen (i.V. 1990)⁵

Euro-Abgasklassen: Grenzwerte für Partikel und Stickstoffoxide

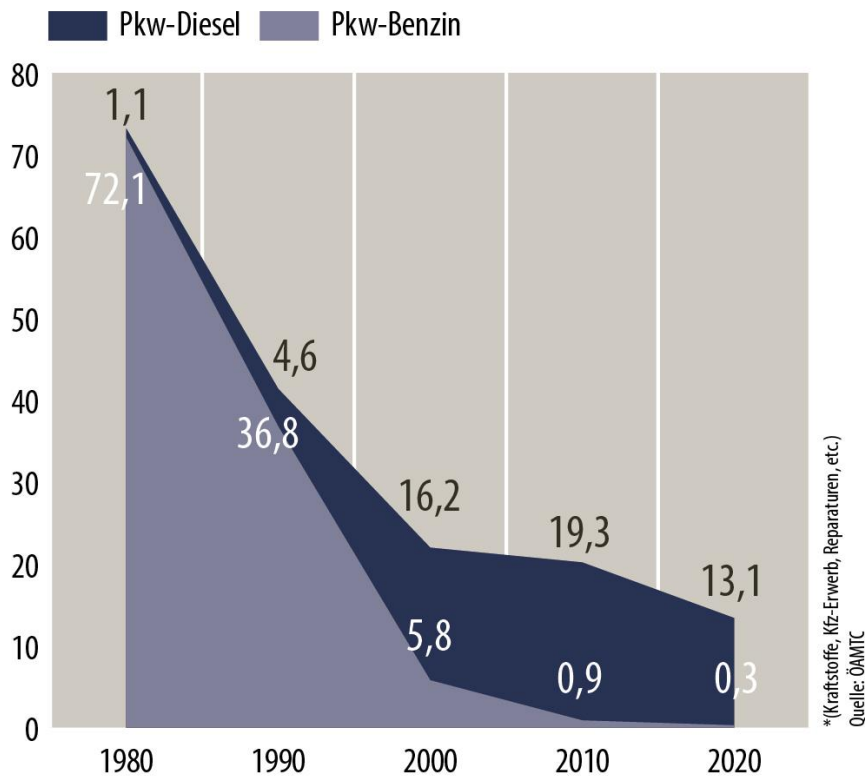
Stickstoffoxide (NO_x) bzw. Partikelmasse (PM) in mg/km



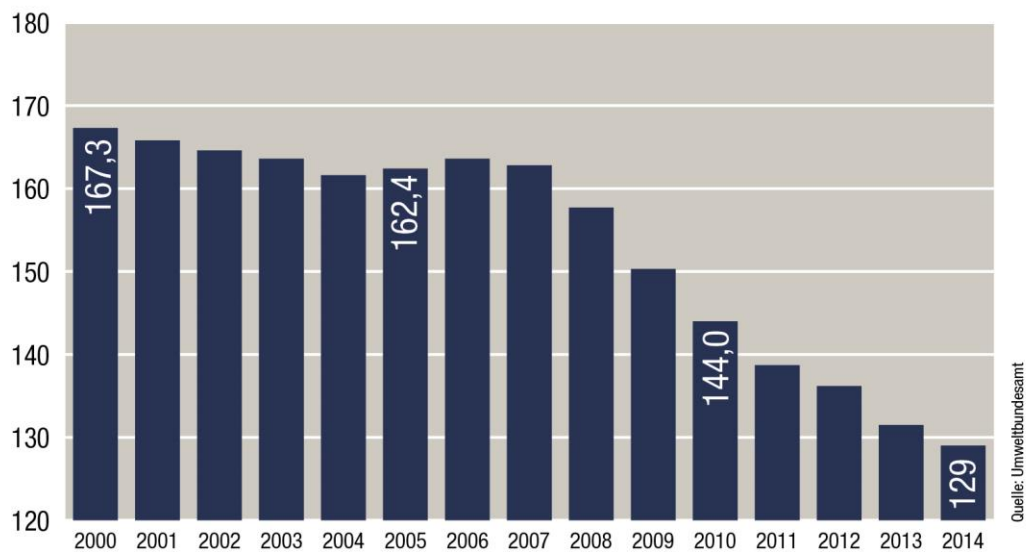
⁴ Quelle: ÖAMTC

⁵ Quelle: ÖVK

Stickstoffoxid (No_x)-Emissionen des PKW-Bestandes in 1.000 t = 10³ t



Entwicklung der CO₂-Emissionswerte in Österreich (PKW Neuzulassungen) Flottendurchschnitt



Wie funktionieren die Testverfahren?

Zunehmende Abweichungen zwischen Realemissionen und Testemissionen sind schon lange bekannt und auf Basis der derzeitigen gesetzlichen Grundlagen nicht nur zulässig sondern auch unvermeidbar, da die Testbedingungen nur einen kleineren Teil der realen Fahrbedingungen abdecken!

Europa

In Europa gelten für Pkw die "**Euro Abgasklassen**", welche die zulässigen Emissionen für die Luftschadstoffe (NO_x, CO, HC, Partikel) festlegen. Die Emissionen werden in einem **technisch spezifizierten Testzyklus**, dem neuen europäischen Testzyklus (NEFZ) überprüft, dabei sind die Grenzwerte insgesamt einzuhalten.

Der Testzyklus **dient zur Überprüfung der Straßentauglichkeit und der Einhaltung der Abgasgrenzwerte** und damit der Typenzulassung. Er beinhaltet ein **standardisiertes Fahrmuster**, das heutzutage nicht mehr sehr realitätsnahe ist, da die Beschleunigungen relativ gering sind und die höchste Geschwindigkeit mit 120 km/h (Autobahn) begrenzt ist.

❖ *Die Tests werden europaweit **nicht von den Herstellern selbst**, sondern **in unabhängigen, zertifizierten Labors** durchgeführt.*

Im realen Fahrbetrieb dürfen diese Emissionsgrenzwerte derzeit auch überschritten werden. Dies deshalb, da im Realbetrieb auch Hochlastzustände (starke Beschleunigung, Anhängerbetrieb, starke Steigung etc.) auftreten können und die Emissionen hier deutlich ansteigen.

Analoges gilt für den Verbrauch bzw. den Ausstoß von Treibhausgasemissionen.

USA

In den USA werden die Fahrzeuge in **US-Testzyklen** (FTP 75, US06 etc.) getestet, wobei dies **durch die Hersteller selbst** passiert und die US EPA die Einhaltung in einem Feldüberwachungsprogramm überprüft.

Die **Emissionsgrenzwerte** sind aufgrund der unterschiedlichen Testzyklen **nicht direkt vergleichbar**, die **US-Gesetzgebung** ist derzeit jedoch **bei den NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen deutlich strenger** als in der EU.

In den USA wird zudem bei den aktuellen Abgasstandards nicht nach Benzin- und Dieselfahrzeugen unterschieden.

WLTP

In Europa wurde inzwischen ein **neuer Testzyklus**, der WLTP (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure), entwickelt und von der EU beschlossen. Der WLTP soll **2017** eingeführt werden. Teil des Testzyklus wird auch eine verpflichtende **Überprüfung der Emissionen im realen Fahrbetrieb (RDE: Real Drive Emissions)** sein.⁶

Rückfragehinweis: Arbeitskreis der Automobilimporteure in der Industriellenvereinigung (IV)
Dr. Christian Pesau, Marianne Sturm, MA
Schwarzenbergplatz 4, 1031 Wien

⁶ Quelle: Umweltbundesamt