

**Autor: Michael Houben**

Im Januar diesen Jahres hatten wir über Fortschritte im Katalysatorbau berichtet, das Umweltbundesamt hatte damals vermeldet, daß nach Durchsetzung der aktuellen Euro4-Normen die Luft selbst in den Großstädten wieder die Qualität der heutigen Landluft erreichen würde. Wer die Entwicklung des Katalysators verfolgt hat, weiß daß Kat schon lange nicht mehr gleich Kat ist. Da gab es zunächst mal den geregelten Kat, der europaweit als „Euro-2“ eingeführt wurde. Dann kam Euro 3, bei dem die Wagen noch strengere Abgaswerte einhalten müssen - und weil die noch deutlich strengere Abgasnorm Euro 4 erst im Jahr 2004 zur Pflicht wird, wollte der deutsche Gesetzgeber einen Anreiz schaffen, einen Teil der besonders strengen Euro-4 Grenzwerte noch vorher zu erreichen. Und schuf einen deutschen Sonderfall, die D4-Norm. Wer diese bislang strengste Abgasvorschrift einhält, erhält seit Anfang des Jahres eine Steuerbefreiung von mindestens 600 Mark. Das lohnt sich - und so sind immer mehr D4 Fahrzeuge im Handel. Eine ganze Reihe davon wurden nachträglich umgeschlüsselt. Doch die Praxis zeigt, daß ein solches Auto nicht unbedingt wirklich sauber ist - mittlerweile gibt es Hinweise, daß zwischen den Vorstellungen des Umweltbundesamtes und der Umsetzung durch Automobilbauer doch Welten klaffen.

Seit einigen Jahren schon untersucht das Umweltbundesamt in einem Forschungsvorhaben das tatsächliche Abgasverhalten von Fahrzeugen 'Im Feld' - damit sind Fahrzeuge gemeint, die schon einige Jahre Alltagsbelastung hinter sich haben. Diese Untersuchung erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrtbundesamt und dem ADAC. Er dient zur Vorbereitung der Feldtests, mit denen die Fahrzeuge ab Steuerklasse Euro 3 ab sofort ihre Langzeithaltbarkeit nachweisen müssen. Stichprobenartig wurden bisher rund 100 Typen von KFZ herausgepickt, die ältesten noch mit Euro2-Zulassung, die Neuesten nun mit D4. Zu jedem Wagentyp werden aus den Dateien des Kraftfahrtbundesamtes einige Halter ermittelt, vom ADAC angeschrieben und gebeten Ihr Fahrzeug (im Austausch gegen einen Mietwagen) für einen Abgastest zur Verfügung zu stellen. Bevor der Wagen dann auf den Prüfstand rollt, werden ihm - zur Schonung der Originale - noch Prüfstands-Reifen aufgezoogen, dann werden die Fahrzeuge auf einem Prüfstand des ADAC oder des TÜV Essen in verschiedenen Fahrzyklen durchgemessen.

Als fünfundneunzigster Wagentyp fahren schließlich einige Opel Omega auf den Prüfstand - mit 100 kw aus einem 2-Liter Motor. Dieser Typ war seit Inkrafttreten der Steuerklasse D4 auf diese derzeit 'billigste' weil sauberste Steuerklasse umgeschlüsselt - Doch die gemessenen Abgaswerte sahen laut Axel Friedrich, zuständigem Abteilungsleiter im Umweltbundesamt, doch weniger sauber aus: „Wir haben festgestellt, daß das Fahrzeug bei Messungen im Felde zwar die Euro-2 Grenzwerte einhält, aber die Grenzwerte für Steuergesetzwerten D4 - vor allem bei den Stickoxyden weit überschreitet, um den Faktor drei nahezu und das halten wir für nicht akzeptabel. „

### **Überschreitung ganz legal?**

Ob dies Problem auch bei anderen Opel Fahrzeugen auftaucht, wurde bisher nicht überprüft - die Firma Opel jedoch legt Wert darauf, daß die alltägliche Überschreitung der im Gesetz definierten Abgaswerte legal ist. - Denn die im Gesetz genannten Grenzwerte müssen laut Georg P. Schaffner von der Opel AG nur im Moment der Zulassung - von Neuwagen - eingehalten werden. „Die Gesetzgebung ist geändert worden zwischen Euro drei und D4 und ist geändert worden zwischen Euro zwei und D4 und in der neuen Gesetzgebung hat der Gesetzgeber ausdrücklich vorgesehen, daß die Dauerhaltbarkeit, in use compliance, oder 'Fahrzeuge im Feld', da müssen Sie's nachweisen, aber das war nicht die Basis der Gesetzgebung bei Euro 2 was seit 1996 galt.“ Bei Euro 2, so die Logik gab es noch keine Dauerhaltbarkeitsüberprüfung - beziehungsweise sie konnte vermieden werden, wenn die Grenzwerte am Tag der Zulassung um den Faktor 1,2 unterboten wurden. Mit diesem Verschlechterungsfaktor glaubte man damals der Alterung von Katalysatoren genüge getan zu haben. Aber das was in der Abgas-Steinzeit für Euro 2 galt, soll nun eben auch für D4

gelten - wenn der Wagen denn aus dem früheren Euro 2 heraus umgeschlüsselt worden sei. Jetzt soll laut Opel also entscheidend sein, welcher Schadstoffgruppe ein Wagen vor der Umschlüsselung angehörte. Als früherer Euro3 müßte er auch die Strengen D4-Werte auf dem Prüfstand noch nach Jahren erfüllen. Ein früherer Euro2 soll nach der Umschlüsselung auf Dauer trotzdem nur Euro 2 einhalten müssen.

Axel Friedrich vom Umweltbundesamt kontert: „Andere Hersteller haben erklärt, daß Sie nur eine Umschlüsselung vorgenommen haben, wenn Sie sicher waren, daß sie Ihre Emissionswerte nicht nur bei der Zulassung, sondern auch im realen Betrieb einhalten müssen. Da ist ein realer Widerspruch. Wir glauben, daß die Firma Opel auch eine Verantwortung für die Fahrzeuge im Feld hat“ Tatsächlich sind auch schon andere Fahrzeuge im nachhinein durch ähnliche Probleme aufgefallen. Zum Beispiel diverse Fiat. Doch Fiat verzichtete daraufhin auf die Steuerbefreiung und entschädigte sogar seine Kunden: Die entgangene Steuerbefreiung wird dem Kunden von FIAT erstattet. Tatsächlich hat Mazda in einem ähnlichen Fall gerade angekündigt 10.000 Katalysatoren auszutauschen.

### **Opel pocht auf Euro 2**

Doch für Opel könnte solche Kulanz teuer werden. Falls auch andere umgeschlüsselte Typen betroffen sind, wäre Opel um einige hundert Millionen Mark ärmer - und sieht in den anderen Herstellern kein Vorbild. Georg P. Schaffner von der Opel AG „kann nichts zu anderen Herstellern sagen, ich weiß nur soviel, daß die Tests die bisher gemacht und veröffentlicht sind - ich kenne diese Werte selber nicht genau - daß diese auf gesetzlicher Basis Verletzungen herbeigeführt haben, aber warum die anderen Hersteller sich hier verhalten haben, Katalysator auszutauschen, das kann ich nicht beurteilen“ Opel beharrt für seine D4 Fahrzeuge auf Zulassungsrecht nach Euro 2. „Wir müssen uns an die Fakten halten und werden entsprechend unser Zulassungsrecht heranziehen und werden das äh - interpretieren.“

### **Recht und Gerechtigkeit**

In diese 'Interpretationsfrage' hat sich mittlerweile auch das zuständige Bundesverkehrsministerium eingeschaltet und gibt Opel recht. Auch im Kraftfahrtbundesamt meint man, auf D4 umgeschlüsselte E2 Wagen müßten die strengeren Werte nicht auf Dauer halten, Opel scheint aus dem Schneider - nur Axel Friedrich vom Umweltbundesamt protestiert „Inwieweit diese Rechtsauffassung haltbar ist, muß sich erst noch zeigen. Unabhängig davon halte ich es für sachlich nicht gerechtfertigt Steuerbefreiung für Fahrzeuge zu geben, die nicht die Umwelt entsprechend entlasten. Und das ist hier nicht der Fall. Die Fahrzeuge haben die gleichen Emissionen wie Fahrzeuge nach Euro 2 die keine Steuerbefreiung bekommen - das kann doch nicht sein, daß da zwei Wagen nebeneinander stehen, der eine wird begünstigt, der andere nicht, und beide haben die gleichen Emissionen!“ Recht und Gerechtigkeit scheinen auch bei den Abgasen zwei paar Schuhe zu sein - doch vielleicht hat in Sachen Steuergerechtigkeit ja auch das Finanzministerium noch ein Wort mitzureden.

Die Tests jedenfalls gehen weiter, bisher wurde nur ein Bruchteil aller Fahrzeugtypen tatsächlich überprüft.

---

Sorry, Links zu diesem Thema gibt es keine, außer den Adressen der Betroffenen

OPEL	<a href="http://www.opel.de">http://www.opel.de</a>
Umweltbundesamt	<a href="http://www.umweltbundesamt.de">http://www.umweltbundesamt.de</a>
Verband deutscher Automobilhersteller	<a href="http://www.vda.de">http://www.vda.de</a>
Kraftfahrtbundesamt	<a href="http://www.kba.de">http://www.kba.de</a>