

SPERRFRIST: 6. Januar 2017, 00:01 MEZ

Ausstoß von giftigem Stickoxid bei Diesel-Pkw mit Euro 6 Schadstoffnorm mehr als doppelt so hoch wie bei modernen Diesel-Lkw

Im Durchschnitt liegen die Emissionen des Stickoxid-(NO_x)-Gases bei Diesel-Pkw der neuesten Euro 6 Abgasnorm um mehr als das Doppelte über den entsprechenden Werten moderner Lkw und Busse. Zu diesem überraschenden Ergebnis kommt eine neue Untersuchung der unabhängigen Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation (ICCT). Das beobachtete abweichende Abgasverhalten ist zu einem großen Teil zurückzuführen auf unterschiedliche rechtliche Rahmenbedingungen für Abgastests von Pkw einerseits sowie Lkw und Bussen andererseits. Vor diesem Hintergrund beraten ab Mitte Januar die EU-Kommission und die EU-Mitgliedsstaaten über eine Verschärfung der Testbedingungen für Pkw-Abgase.

Für die Zusammenstellung werteten die ICCT-Forscher die Messdaten von 24 Bussen und Lkw der Schadstoffnorm Euro VI¹ des Technisches Forschungszentrums Finnland (VTT) sowie des deutschen Kraftfahrtbundesamts (KBA) aus. Im Durchschnitt lagen die NO_x-Emissionen der getesteten Nutzfahrzeuge bei 210 Milligramm je Kilometer (mg/km). Gleichzeitig betragen die NO_x-Emissionen bei Euro 6 Diesel-Pkw unter realen Fahrbedingungen derzeit im Durchschnitt etwa 500 mg/km, wie Messungen des KBA der letzten Monate verdeutlichen. Damit liegt das Emissionsniveau bei Diesel-Pkw aktuell mehr als doppelt so hoch wie bei Lkw und Bussen

„Schon alleine der direkte Vergleich der Fahrzeugemissionen je Kilometer ist erstaunlich genug,“ erläutert Rachel Muncrief, ICCT-Forscherin und Autorin der Studie. „Bezogen auf den Kraftstoffverbrauch, unter Berücksichtigung der höheren Lastanforderungen für Lkw und Busse, liegen die Stickoxid-Emissionen von Diesel-Pkw jedoch sogar um einen Faktor 10 höher als die vergleichbaren Werte für Nutzfahrzeuge.“

Den Grund für die deutlich niedrigeren Abgasemissionen bei Lkw und Bussen sehen die ICCT-Forscher vor allem in den unterschiedlichen gesetzlichen Regelungen. Bei Pkw beschränken sich die offiziellen Tests bislang auf Labormessungen sorgfältig vorbereiteter

¹ Die Abgasnormen werden bei Lkw und Bussen üblicherweise in römischen (z.B. Euro VI), bei Pkw dagegen in arabischen Ziffern (z.B. Euro 6), angegeben.

Prototypen. „Dahingegen sind für die Ermittlung der Emissionen von Lkw und Bussen schon seit 2013 mobile Messgeräte vorgeschrieben, so dass zufällig ausgewählte Fahrzeuge unter realen Fahrbedingungen vermessen werden können,“ sagt Dr. Peter Mock, Geschäftsführer von ICCT in Europa.

Ähnliche Tests mit mobilen Messgeräten, dem sogenannten Portable Emissions Measurement System (PEMS), werden in der Europäischen Union ab September 2017 als Teil der Real Driving Emissions (RDE) Regulierung auch für Pkw verpflichtend eingeführt. Die ICCT-Forscher erwarten hierdurch eine deutliche Verbesserung des Emissionsniveaus bei Diesel-Pkw, sehen jedoch gleichzeitig weiteren Handlungsbedarf. „Stand heute sollen auch für Fahrzeugtests im Rahmen des neuen RDE-Verfahrens vom Hersteller ausgewählte Prototypen verwendet werden,“ so Dr. Mock. „Besser wäre es, stattdessen normale Serienfahrzeuge aus Kundenhand zu vermessen und stichprobenartige Nachkontrollen einzuführen.“ Eine entsprechende Änderung will die EU-Kommission, gegen den Widerstand einiger Fahrzeughersteller und EU-Mitgliedsstaaten, in einer Arbeitsgruppensitzung am 17. Januar in Brüssel ins Gespräch bringen.

ICCT Briefing Paper:

**NO_x emissions from heavy-duty and light-duty diesel vehicles in the EU:
Comparison of real-world performance and current type-approval requirements**

PDF zum Download (ab 6.1.):

<http://www.theicct.org/nox-europe-hdv-ldv-comparison-jan2017>

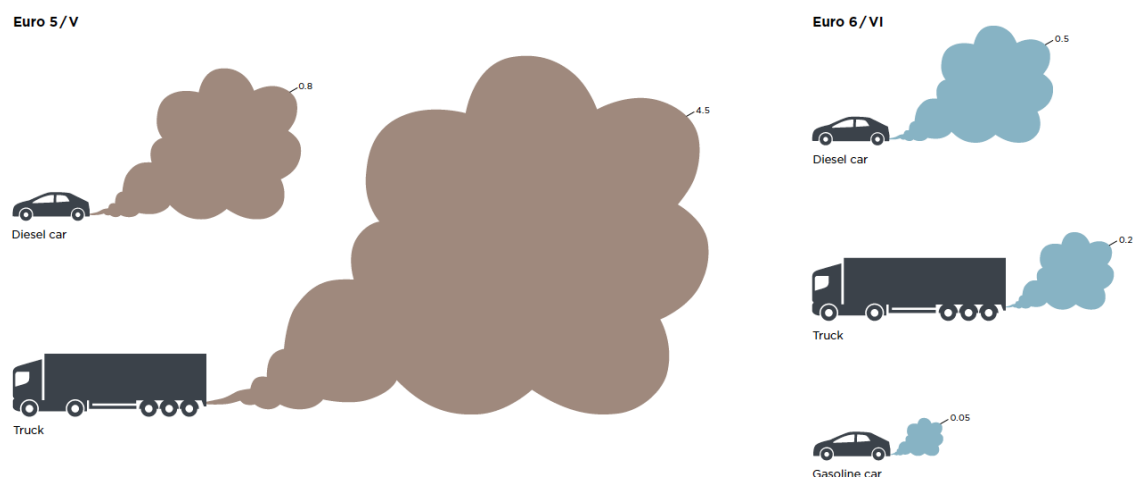


Abbildung 2: Durchschnittliche Emissionen von Stickoxid (NO_x) Euro V und Euro VI Lkw sowie Euro 5 und Euro 6 Diesel-Pkw unter realen Fahrbedingungen (in g/km). Zum Vergleich auch die Emissionen eines Euro 6 Benziner-Pkws.

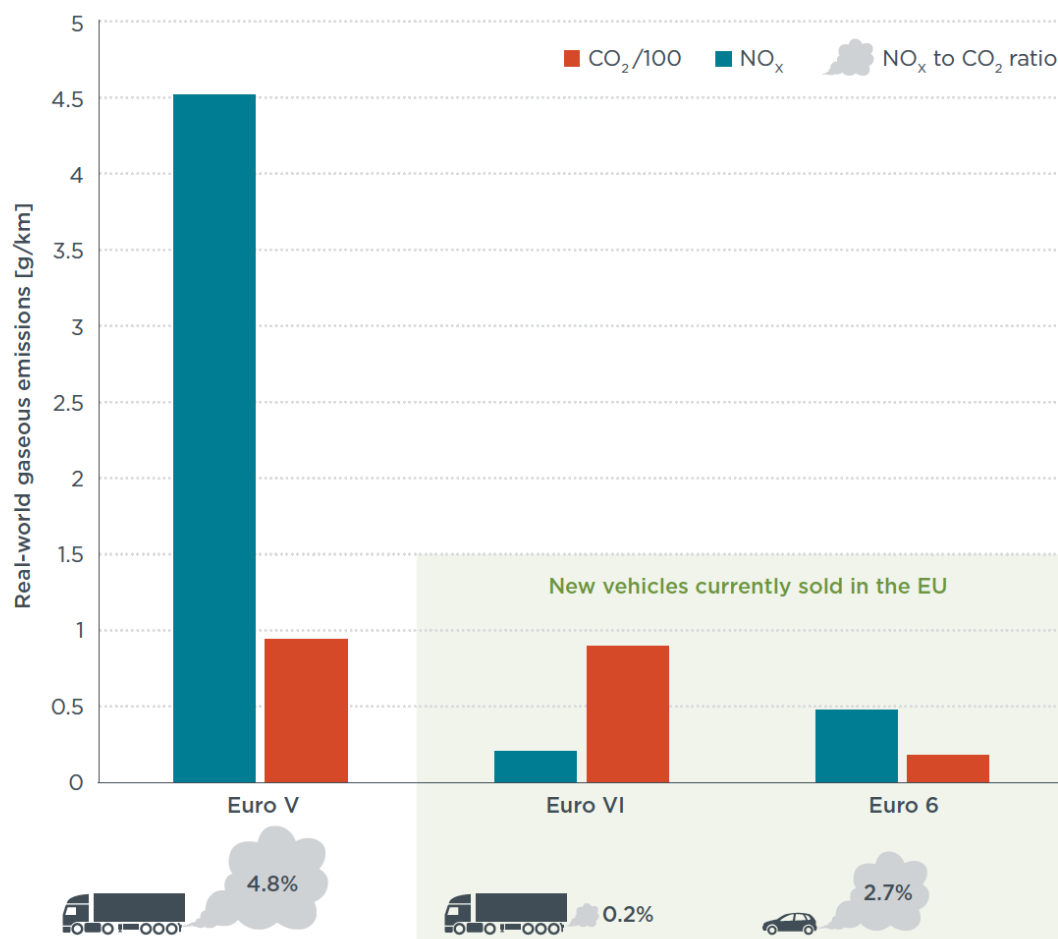


Abbildung 1: Durchschnittliche Emissionen von Stickoxid (NO_x) und Kohlendioxid (CO₂) von Euro V und Euro VI Lkw sowie Euro 6 Diesel-Pkw unter realen Fahrbedingungen.

Der International Council on Clean Transportation (ICCT) ist eine gemeinnützige und unabhängige Forschungsorganisation mit Schwerpunkt Fahrzeugtechnologien und deren Auswirkungen auf Luftqualität und Klima. Der wissenschaftliche Beirat des ICCT setzt sich zusammen aus Behördenvertretern und unabhängigen Verkehrsexperten der wichtigsten Fahrzeugmärkte weltweit. ICCT wurde 2005 gegründet und beschäftigt heute 40 Mitarbeiter in verschiedenen Ländern. Seit 2012 ist die Organisation mit einem Büro in Berlin vertreten. ICCT wird finanziert durch private Stiftungen, darunter die ClimateWorks Stiftung in den USA und die Stiftung Mercator in Deutschland.

Ansprechpartner:

Dr. Peter Mock

Geschäftsführer ICCT Europe

Neue Promenade 6, 10178 Berlin

Tel.: +49 (30) 847129-102

Email: peter@theicct.org