

SPERRFRIST: 13. Januar 2017, 00:01 MEZ

Neues EU-Messverfahren: Deutliche Reduktion der giftigen Stickoxide erscheint möglich, sofern weitere Nachbesserungen beschlossen werden

Die Stickoxid-(NO_x)-Emissionen neuer Diesel-Pkw könnten auch nach Einführung der neuen Real Driving Emissions (RDE) Regulierung den Euro 6 Grenzwert um mehr als das Dreifache überschreiten, so eine neue Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT). Sofern die RDE-Regulierung um weitere Elemente ergänzt wird, wie beispielsweise stichprobenartige Nachtests der Abgasemissionen von Fahrzeugen im Alltagsbetrieb, kann es dagegen gelingen, die realen NO_x-Emissionen von Neufahrzeugen bis zum Jahr 2022 auf 96 mg/km (das 1,2fache des Euro 6 Grenzwerts) abzusenken. Eine entsprechende Weiterentwicklung der RDE-Regulierung ist Teil eines Arbeitsgruppentreffens der EU-Kommission in der kommenden Woche.

Seit September 2015 müssen alle in der EU neu zertifizierten Diesel-Pkw die Euro 6 Abgasnorm mit höchstens 80 mg/km an NO_x-Emissionen einhalten. Untersuchungen im Nachgang des "Dieselgate"-Skandals, zum Beispiel durch das deutsche Kraftfahrtbundesamt (KBA), zeigen jedoch, dass die Mehrzahl der derzeit am Markt verfügbaren Euro 6 Pkw den NO_x-Grenzwert lediglich während des offiziell vorgeschriebenen Labortests einhalten. Die Emissionen im realen Alltagsbetrieb sind deutlich höher und liegen im Durchschnitt in etwa 5-7 Mal über dem Euro 6 Grenzwert (400-560 mg/km). Ab September 2017 wird die Real-Driving Emissions (RDE) Regulierung verpflichtend in der EU eingeführt, so dass ab diesem Zeitpunkt die Abgasemissionen neuer Pkw-Modelle nicht nur im Labor sondern zusätzlich auf der Straße getestet werden. Die erlaubten NO_x-Emissionen während des RDE-Tests sind zwischen den Jahren 2017 und 2019 auf maximal das 2,1-fache des Euro 6 Grenzwerts (168 mg/km) beschränkt. Ab September 2019 dürfen die nach dem RDE-Verfahren ermittelten Abgaswerte schließlich das 1,5-fache des Euro 6 Grenzwerts (120 mg/km) nicht länger überschreiten.

Allerdings bedarf es einer Weiterentwicklung der RDE-Regulierung, um diese Werte auch in der Praxis einzuhalten. „Anders als der Name suggeriert, deckt die RDE-Regulierung nicht sämtliche Fahrbedingungen des realen Alltagsbetrieb normaler Pkw ab,“ sagt Dr. Peter Mock, Geschäftsführer von ICCT in Europa. „Eine Reihe von Fahrsituationen, wie beispielsweise Fahrten bei besonders niedrigeren oder hohen Außentemperaturen oder

Fahrten bei höheren Geschwindigkeiten sind auch weiterhin von Abgastests ausgenommen. Ferner dürfen die Fahrzeughersteller selbst entscheiden, welche Fahrzeuge getestet werden – in der Regel sorgfältig vorbereitete Prototypen. Zudem dürfen die Hersteller die Hälfte aller RDE-Tests selbst durchführen, was weitere Möglichkeiten zur Optimierung bietet.

Fahrzeuge mit Abschaltvorrichtungen haben einen besonders großen Einfluss auf die durchschnittlichen NO_x-Emissionen. „Die RDE-Regulierung ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung,“ sagt Joshua Miller, ICCT-Forscher und einer der Autoren der Studie, für welche die Auswirkung veränderter RDE-Rahmenbedingungen untersucht wurden. „Die derzeitige Fassung der RDE-Regulierung ist jedoch nicht dafür ausgelegt, Abschaltvorrichtungen aufzudecken. Ohne weitere Anpassungen der Regulierung, wie beispielsweise die Anforderung, normale Fahrzeuge im Alltagsbetrieb anstatt speziell präparierter Prototypen zu testen, werden die tatsächlichen NO_x-Emissionen deutlich höher ausfallen als die RDE-Grenzwerte suggerieren.“

Die Europäische Kommission plant, gegen den Widerstand einiger Fahrzeughersteller und EU-Mitgliedsstaaten, regelmäßige Stichproben-Tests für die Abgasemissionen von Pkw-Modellen einzuführen. Nationale Regierungen sollen, nach den Vorstellungen der EU-Kommission, in Zukunft Strafen verhängen, falls die Emissionen von Fahrzeugen im Alltagsbetrieb höher sind als laut der RDE-Gesetzgebung erlaubt. Den Auftakt für entsprechende Beratungen erfolgt in einer Arbeitsgruppensitzung am 17. Januar in Brüssel.

Obwohl die Pläne der EU-Kommission von den ICCT-Forschern willkommen geheißen werden, bedarf es dennoch einer realistischen zeitlichen Einordnung. „Selbst in unserem optimistischsten Szenario, bei einer deutlichen Verbesserung im Einsatz von Abgas-Reduktionstechnologien gehen wir davon aus, dass die NO_x-Emissionen erst um das Jahr 2022 herum einen Wert von 96 mg/km im Alltagsbetrieb erreichen werden,“ so Joshua Miller. „Dies verdeutlicht, wie wichtig eine weitere Verbesserung der Tests für Fahrzeugemissionen ist. Anderenfalls werden die realen NO_x-Emissionen von Diesel-Pkw noch für viele Jahre über den gesetzlichen Grenzwerten liegen, weit über denen vergleichbarer Benzin-Fahrzeuge.“

Die ICCT-Analyse zeigt ferner die Wirkung von Umweltzonen auf. Auf lokaler Ebene kann eine 50%ige Reduktion der NO_x-Emissionen bereits 8 Jahre früher erreicht werden, sofern Dieselfahrzeuge der älteren Generation schrittweise an der Einfahrt in Innenstadtbereiche gehindert werden.

Impact of improved regulation of real-world NO_x emissions from diesel passenger cars in the EU, 2015–2030

PDF zum Download (ab 13.1.): www.theicct.org/rde-passenger-car-nox-impacts-eu

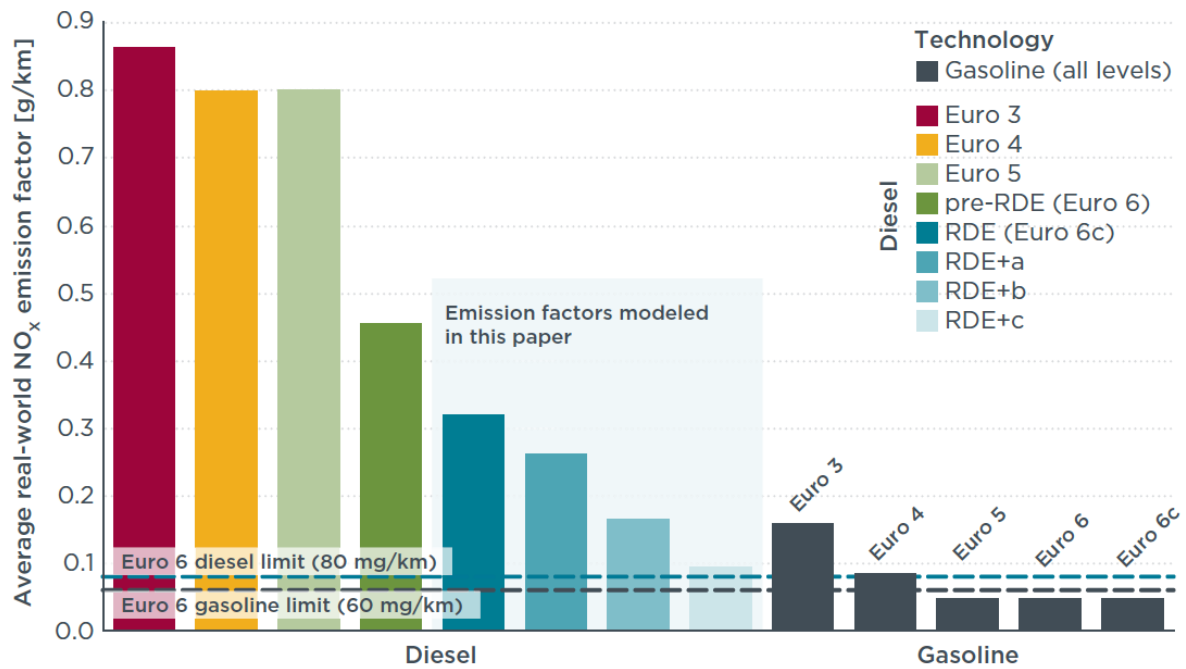


Figure 1: Durchschnittliche NO_x-Emissionen in g/km für Pkw im realen Alltagsbetrieb.

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