

Überraschende Abgas-Studie

Forscher: Diesel-Pkw stoßen mehr Stickoxide aus als Lastwagen



BEIM VERBRAUCH UND KLIMAGAS CO₂ HÄNGEN MOTORLEISTUNG UND AUSSTOSSMENGE DIREKT ZUSAMMEN, BEIM GIFTIGEN STICKOXID IST DAS NICHT UNBEDINGT SO. EINE NEUE ABGAS-STUDIE DER ORGANISATION ICCT ZEIGT ÜBERRASCHENDENDES.

Berlin. Einige der modernsten Diesel-Pkw stoßen laut einer Analyse des Forscherverbunds ICCT mehr als doppelt so viel giftige Stickoxide (NO_x) aus wie neue Lastwagen oder Busse. Wie die Umweltwissenschaftler am Freitag berichteten, ergaben kombinierte Daten des Kraftfahrt-Bundesamts und aus Finnland für Personenwagen mit Dieselmotoren der Schadstoffklasse Euro 6 im realen Straßenbetrieb im Schnitt NO_x-Emissionen von 500 Milligramm pro Kilometer. Bei Nutzfahrzeugen waren es dagegen nur 210 Milligramm.

Der ICCT, der den Abgas-Skandal bei VW mit aufgedeckt hatte, sieht in den Ergebnissen einen weiteren Beleg dafür, dass Abgastests im Labor durch Messungen im echten Verkehr ergänzt werden müssen. Die hohen Unterschiede lägen vor allem an verschiedenen Testvorschriften. Pkw werden offiziell im Labor untersucht – oft mit speziellen Prototypen. „Dahingegen sind für die Ermittlung der Emissionen von Lkw und Bussen schon seit 2013 mobile Messgeräte vorgeschrieben, sodass zufällig ausgewählte Fahrzeuge unter realen Fahrbedingungen vermessen werden können“, erklärte ICCT-Europa-Chef Peter Mock – daher die gegenüber den oft präparierten Labor-Pkw besseren Werte.

Solche RDE-Tests (Real Driving Emissions) sollen in der EU ab September auch für Pkw schrittweise kommen. „Die Hersteller bereiten sich intensiv darauf vor“, erklärte der Autoverband VDA. Schon heute seien viele Modelle auf dem Markt, die RDE-Grenzen schafften oder unterschritten. Für den CO₂-Ausstoß ist das sogenannte WLTP-Testverfahren in Planung.

Die Forscher betonten, dass bei einer besseren Vergleichbarkeit der Daten zwischen Pkw und Nutzfahrzeugen – mit Einschluss der höheren Lastanforderungen für Lkw und Busse – sogar noch größere Abweichungen entstünden. Dann liege der NO_x-Ausstoß der betrachteten Diesel-Pkw „sogar um einen Faktor 10 höher als die vergleichbaren Werte für Nutzfahrzeuge“, sagte ICCT-Studienautorin Rachel Muncrief. Mock kritisierte, dass manche Autobauer auch beim RDE-Verfahren weiter vorbereitete Prototypen einsetzen wollten. „Besser wäre es, stattdessen normale Serienfahrzeuge aus Kundenhand zu vermessen und stichprobenartige Nachkontrollen einzuführen.“

Dies sieht auch Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) so. „Künftig müssen Nachkontrollen unabhängig von den Herstellern durchgeführt werden, und zwar anhand von zufällig ausgewählten Serienfahrzeugen“, sagte sie. Im November hatte der ICCT zudem drastische Abweichungen von offiziellen Katalog- und tatsächlichen Straßenwerten beim CO₂-Ausstoß gemeldet. Mit Blick auf die NO_x-Daten bemängelte der VDA, die Pkw-Werte seien identisch mit solchen, die der ICCT schon vor zwei Jahren verwendete.
