

Einführung von Euro 7

Ist die neue Abgasnorm eine „Kriegserklärung an Diesel und Benziner“?

2021 wird über die künftige Abgasnorm Euro 7 entschieden. Ein Expertengremium schlägt deutlich strengere Werte vor, manche wittern das Ende des Verbrenners. Zu Recht?

Von **Emil Nefzger**

18.11.2020, 19.43 Uhr



Pkw bei einem sogenannten RDE-Test: Gelten bald deutlich strengere Grenzwerte? Foto: Bosch

Schon bald droht die Autokalypse: Während 2019 noch rund 3,6 Millionen Autos in Deutschland zugelassen wurden, könnten es 2025, wenn die neue Abgasnorm Euro 7 in Kraft treten soll, dramatische Einbrüche beim Pkw-Absatz geben. Das orakelte die »Bild«-Zeitung, Ursprung des Horrorszenarios ist die Studie einer europäischen Expertengruppe, der »Advisory Group on Vehicle Emission Standards«.

Das insgesamt 66-seitige Dokument der Forschergruppe, das dem SPIEGEL vorliegt, enthält Vorschläge zur Neugestaltung der nächsten

Abgasnorm. Es basiert auf Tests verschiedener Pkw der Abgasnormen Euro 6d-temp und 6d. Vor allem der Ausstoß gesundheitsschädlicher Stickoxide (NOx), die auch für die mancherorts verhängten Diesel-Fahrverbote verantwortlich sind, soll durch die neue Norm künftig noch mal deutlich sinken.

30 Milligramm Stickoxide statt 80

So sollen Neuwagen künftig nur noch 30 Milligramm Stickoxide pro Kilometer ausstoßen dürfen, in einem zweiten Szenario, das in der Studie skizziert wird, wären es sogar nur zehn Milligramm. Bisher dürfen Benziner 60 Milligramm pro Kilometer ausstoßen, Diesel sogar 80.

Neben den NOx-Werten sollen weitere Schadstoffemissionen sinken. Gleichzeitig soll der sogenannte RDE-Test, bei dem die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte im realen Fahrbetrieb überprüft wird, deutlich strenger werden:

- Die erlaubte Umgebungstemperatur soll von minus sieben Grad Celsius bis 35 Grad Celsius auf minus zehn bis 40 Grad Celsius ausgeweitet werden.
- Ein bisher gewährter Kaltstart-Bonus soll wegfallen, ebenso die maximale Höhenbeschränkung der Tests auf höchstens 1600 Meter.
- Auch Bedingungen, die bisher in RDE-Tests ausgeklammert wurden, wie beispielsweise kurze Strecken, Stop-and-Go-Verkehr sowie starkes Beschleunigen oder das Ziehen eines Anhängers sollen künftig Teil der Tests sein dürfen.
- Außerdem sollen die Grenzwerte über 15 Jahre beziehungsweise 240.000 Kilometer Laufleistung eingehalten werden anstatt wie bisher über 160.000 Kilometer.
- Gleichzeitig sollen Messtoleranzen, die bei mobilen Messungen gewährt werden, wegfallen.

Ein nicht genannter Insider bezeichnete den Vorschlag der »Bild«-Zeitung gegenüber als »Kriegserklärung an Diesel und Benziner«. Diese Werte schaffe kein Verbrennungsmotor. Die Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie, Hildegard Müller, warnte gegenüber der Deutschen Presse-Agentur ebenfalls vor einem Todesstoß: »Mit der Einführung der geplanten EU-7-Norm wird die EU-Kommission Autos mit Verbrennungsmotor ab 2025 de facto verbieten.«

Auch der ADAC sieht erheblichen Diskussionsbedarf, man begrüße aber die weitere Anpassung von Grenzwerten, erklärte Technikpräsident Karsten Schulze. Diese sollten aber technisch machbar sein und »den Verbrennungsmotor nicht ins Aus manövrieren«, so Schulze.

Zahlreiche aktuelle Dieselmotoren stoßen kaum NOx aus

Doch welche tatsächlichen Konsequenzen hätten die strengeren Grenzwerte? Und sind sie wirklich nicht zu schaffen? Stefan Carstens vom Abgasspezialisten EngineSens Motorsensor hält den Vorschlag für technisch machbar. »30 Milligramm NOx pro Kilometer werden bereits heute von vielen Modellen sogar im RDE-Zyklus unterboten«, sagt Carstens. Der Wert überrasche ihn deshalb nicht, außerdem habe China mit einem Grenzwert von 35 Milligramm pro Kilometer bereits vorgelegt, argumentiert der Abgasexperte.

Dass der deutlich niedrigere Wert zumindest für Stickoxide heute schon zu schaffen ist, zeigen auch Messdaten des ADAC. So unterboten gleich mehrere Fahrzeuge in RDE-Tests des Automobilklubs die Grenze von 30 Milligramm deutlich. Ein BMW 520d Touring und ein Opel Astra 1.6 D erreichten im Test des ADAC einen Wert von einem Milligramm NOx pro Kilometer, ein Mercedes C220d lag demnach sogar bei null Gramm – allerdings unter weniger strengen Prüfbedingungen, als sie nun vorgeschlagen wurden.

Nicht das Ende für Diesel und Benzin

»Auch die vorgeschlagenen Grenzwerte für Kohlenmonoxid, Methan und Feinstaub sind machbar«, urteilt Carstens. Die längere Lebensdauer von 240.000 Kilometer sei ebenfalls kein Problem. In den USA gelte bereits ein ähnlicher Wert von 150.000 Meilen (ca. 241.400 km), so Carstens. »Die vorgeschlagenen Grenzwerte für Euro 7 wären nicht das Ende von Diesel und Benzinern, sie sind auch kein Sargnagel«, zieht der Abgasexperte Bilanz. Sie werden die Abgasnachbehandlung und damit das gesamte Fahrzeug aber teurer machen, räumt Carstens ein – wodurch E-Autos wettbewerbsfähiger würden.