

Nr. 21/05 vom 10.03.2021

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

EURO 7 – „Verbrennerverbot durch die Hintertür“?

Berlin. Die EU-Abgasregulierung ist das zentrale Instrument zum Erreichen der gesteckten Luftqualitätsziele. Derzeit arbeitet die Europäische Kommission an einer Novelle der bestehenden Euro 6-Abgasnorm. Im Jahr 2025 könnte dann die Euro 7-Abgasnorm gelten. Im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ am 24. Februar 2021 wurde darüber diskutiert, welche Auswirkungen eine neue Euro 7-Norm für den Verbrennungsmotor haben könnte.

Die seit 20 Jahren kontinuierlich verschärften EU-Abgasgrenzwerte seien eine umweltpolitische Erfolgsgeschichte und hätten die Luftqualität deutlich gesteigert, unterstrich MinR Falk Heinen, Referatsleiter IG I 6 - Technik der Luftreinhaltung im Verkehr und bei Brenn- und Treibstoffen; Biokraftstoffe - im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Aktuell arbeite die EU-Kommission an der Abgasnorm Euro 7/VII, der Verordnungsvorschlag werde für Ende 2021 erwartet. Eine wesentliche Leitplanke in der Diskussion über diese Abgasnorm sei die bereits angekündigte Überarbeitung der EU-Luftqualitätsrichtlinie auf der Grundlage der derzeit in der Anpassung befindlichen Empfehlungen der WHO.

Mögliche Eckpunkte einer Euro 7/VII-Regulierung bildeten die Überarbeitung des bisherigen Messverfahrens im Realbetrieb (RDE), eine Absenkung der geltenden Schadstoffgrenzwerte, die Einführung von Grenzwerten für weitere Schadstoffe und Treibhausgase, eine Vereinfachung des Regelwerks sowie eine Ausweitung der Kontrollen von Fahrzeugen im laufenden Betrieb. Die EU-Kommission betrachte in ihrer Folgenabschätzung vier Szenarien. Diese reichten von Anpassungen der bisherigen Regelungen unter Beibehaltung der Grenzwerte bis hin zur Absenkung von Grenzwerten und umfassenderen Kontrollen. Bisher sei jedoch noch offen, welches Szenario und welches Ambitionsniveau umgesetzt würde. Die EU-Kommission habe jedoch bereits betont, dass es keinen Ausschluss einzelner Technologien geben solle, so Heinen.

Dörte Schramm, Abteilungsleiterin Regierungs- und Politikbeziehungen bei der Robert Bosch GmbH, hob hervor, dass Bosch eine Emissionsgesetzgebung zum Standard Euro 7 unterstütze, um die Erfolgsgeschichte zur Steigerung der Luftqualität fortzuschreiben. Grundsätzlich sei es möglich, niedrigere Emissionswerte darzustellen, doch sollten Diesel- und Benzinmotoren dabei gleichbehandelt werden. Schramm befürwortete zudem, bislang nicht regulierte Stoffe wie Ammoniak und Lachgas zukünftig zu berücksichtigen, sofern eine Messung zuverlässig möglich ist. Ebenfalls sinnvoll sei eine Überarbeitung der RDE-Randbedingungen in Bezug auf Temperatur, Höhe und Teststrecke. Diese Randbedingungen müssten jedoch rechtssicher definiert werden. Schramm sprach sich ferner für eine fortgesetzte Diskussion darüber aus, wie mit „nicht repräsentativen Fahrsituationen“ im Hinblick auf die Einhaltung eines Grenzwertes umgegangen werde.

Dr. Jakob Seiler, Leiter Kompetenzfeld Antriebe der Zukunft beim Verband der Automobilindustrie e.V., forderte, dass Euro 7 sich an den Luftqualitätszielen messen lassen sowie technisch und wirtschaftlich ausgewogen sein müsse. Daher lehne er einen Zero-Pollution-Ansatz genauso ab, wie ein „Verbrennerverbot durch die Hintertür“, denn dieser Motor werde auch zukünftig benötigt. Das vorzeitige „Abwürgen“ des Verbrennungsmotors würde den aktuellen Transformationsprozess der Automobilwirtschaft vielmehr behindern. Dr. Seiler bewertete die im Auftrag der EU-

Kommission vorgestellten CLOVE-Szenarien als unausgeglichen, nicht zielführend und nicht erreichbar. Da die Euro-6d-Emissionsgesetzgebung ihre Wirksamkeit unter Beweis gestellt habe, müsse es bei der Erarbeitung von Euro 7/VII nicht mehr vorrangig um eine pauschale Absenkung des Emissionsniveaus gehen, sondern vielmehr darum, die Gesetzgebung klarer zu gestalten, zu entschlacken und auf neue technologische Entwicklungen hin auszurichten.

Der Geschäftsführer des VDMA Fachverband Motoren und Systeme, Peter Müller-Baum, unterstützte den Appell, die Erfolgsgeschichte der EU-Abgasregulierung mittels einer ambitionierten Euro 7-Regulierung fortzuführen. Sollte jedoch insbesondere Szenario 3 weiterverfolgt werden, käme dies de facto einem Verbot des Verbrennungsmotors gleich. Dies hätte dann nicht nur Auswirkungen auf den Straßenverkehr, sondern auch auf die bestehenden Wertschöpfungsketten, welche auch perspektivisch, z.B. für mobile Maschinen oder Schiffsmotoren, benötigt würden. Da eine Transformation hin zur batterieelektrischen Mobilität noch andauere und der Strommix noch nicht klimaneutral sei, sei es widersinnig, Diesel- und Benzinmotoren derzeit zu verbannen – damit würde dem Klimaschutz durch nicht zu erreichende Grenzwerte ein „Bärendienst“ erwiesen, betonte Müller-Baum.

Stef Cornelis, Director von Transport & Environment Deutschland, sprach sich dafür aus, im Rahmen der Euro-7-Regulatorik die Grenzwerte weiter zu verschärfen, denn der aktuelle NOx-Grenzwert von 80 mg/km sei bereits überholt. Sogar China verlange ab 2023 deutlich niedrigere Grenzwerte. Er forderte, auch Ammoniak und Methan in die Regulierung einzubeziehen. Im Sinne einer Verbesserung des RDE plädierte Cornelis dafür, dass die Grenzwerte in allen Abschnitten und unter allen Fahrbedingungen sowie während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs eingehalten werden müssten. Langfristig sollte die Euro-7-Regulatorik dafür genutzt werden, eine Roadmap zum Verbrenner-Ausstieg zu erarbeiten, um damit Klarheit für die Industrie zu schaffen.

In der sich anschließenden Diskussion unter Leitung von MR Helge Pols, Referatsleiter G 20 - Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität, Klimakabinett, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Vorsitzender des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“, mit den Bundestagsabgeordneten Alois Rainer (CDU/CSU), Oliver Luksic (FDP) und Stefan Gelbhaar, (Bündnis 90/Die Grünen) betonte Rainer die besondere Bedeutung von Verbrennungsmotoren als Übergangstechnologie. Auch sehe er die Gefahr, dass durch eine zu strenge EU-Abgasregulierung Arbeitsplätze verloren gehen könnten. Gegenüber einer Fortentwicklung der Regulierung zeigte er sich dennoch offen. Sie solle aber nicht dazu führen, den Verbrennungsmotor über die „Hintertür“ abzuschaffen, sondern Chancen für neue Technologienentwicklungen schaffen. Die Bundesregierung müsse sich daher auf europäischer Ebene frühzeitig für technisch erreichbare Grenzwerte einsetzen, forderte Rainer.

Luksic hielt es für erforderlich, die bisherige Erfolgsgeschichte durch eine ambitionierte Ausgestaltung der NOx-Grenzwerte fortzusetzen; zu einem Verbrennerverbot durch die „Hintertür“ dürfe es jedoch nicht kommen, denn das Ziel der EU-Abgasregulierung sei die Steigerung der Luftqualität. Dies sei auch gelungen. Deshalb spreche er sich dagegen aus, einen zu niedrigen Grenzwert für außergewöhnliche Fahrsituationen festzulegen.

Gelbhaar betonte, dass bereits heute einzelne Fahrzeuge die von der EU-Expertengruppe vorgeschlagenen Grenzwerte der Euro-7-Norm erreichten. Gleichzeitig verwies er darauf, dass der Euro-7-Vorschlag der EU-Kommission erst Ende des Jahres vorgelegt werde. Insgesamt gehe es bei der Regulierung um die Steigerung der Luftqualität und nicht um ein „Drangsalieren“ der Automobilindustrie. Außerdem sei es auch aus wirtschaftspolitischer Sicht sinnvoll, die Grenzwerte zu verschärfen, denn z.B. China setze zukünftig ebenfalls auf strengere Grenzwerte, so Gelbhaar.

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der Website (Presse/Publikationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und

noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an:
info@zukunftsenergien.de.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9
zukunftsenergien.de
Twitter @FfZeV
LinkedIn @FfZeV