



EURO 7

Positionspapier der
CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag

Beschluss vom 15. Dezember 2020

Die Europäische Kommission (KOM) bereitet aktuell die zukünftige Emissionsvorschrift Euro 7 vor. Euro 7 reglementiert die Schadstoffemissionen von Pkw und Lkw (u.a. Stickstoffoxide NO_x, Feinstaub) aber nicht den CO₂-Ausstoß, der der Flottenverbrauchsregulierung unterliegt. Die KOM wird bis Mitte 2021 eine umfassende Folgenabschätzung vorlegen und den endgültigen Legislativvorschlag Ende 2021. Die Bundesregierung steht derzeit mit Verbänden und Organisationen im Austausch, um die im Raum stehenden möglichen Maßnahmenkonzepte für Euro 7 zu bewerten.

Im April 2019 wurde durch die KOM eine Studie zu Euro 7 beauftragt. In mehreren Arbeitspaketen werden der Vergleich mit anderen Emissionsgesetzgebungen, die Effektivität der aktuellen Euro 6 final-Gesetzgebung, die Verbesserung von Test-Methoden sowie neue Fahrzeugtechnologien und Kraftstoffe behandelt. Parallel hat die KOM eine zweite Studie beauftragt, in der umfassende Befragungen von Experten aus den Mitgliedstaaten, Verbänden von Herstellern und Umweltverbänden, sowie der Bevölkerung im Hinblick auf die bestehende Gesetzgebung Euro 6 final und potenzielle Inhalte der zukünftigen Gesetzgebung Euro 7 durchgeführt werden.

In der letzten Sitzung des von der KOM gegründeten Expertengremium AGVES („Advisory Group on Vehicle Emission Standards“) am 27. Oktober 2020 hatte das Konsortium ein Zwischenergebnis der Studie und einen ersten Vorschlag für zukünftige Grenzwerte und Test-Methoden präsentiert. Der Vorschlag beinhaltet für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge eine deutliche Absenkung der Grenzwerte, die Limitierung weiterer Schadstoffe wie Ammoniak, Lachgas und Methan sowie eine signifikante Verschärfung der Testbedingungen, da unter anderem die Einschränkungen der Testfahrt (RDE) bezüglich Geschwindigkeit und Fahrdynamik entfallen sollen. Für schwere Nutzfahrzeuge wurde ein äquivalenter Vorschlag präsentiert. Angelehnt an den „EU Green Deal“ soll damit langfristig das Ziel „zero-pollution“ und kurzfristig eine drastische Reduzierung der Schadstoffemissionen sichergestellt werden.

Die KOM ist bei einem Treffen mit Branchenvertretern auf Distanz zu den bekannt gewordenen Plänen für Euro 7 gegangen. Die Vorschläge des Expertengremiums seien für die nächste Stufe der Abgasregulierung lediglich ein Diskussionsstand und würden noch keine endgültige Position der KOM darstellen.

In einer ersten Stellungnahme Ende 2019 begrüßte die Bundesregierung den Ansatz der KOM, die Mitgliedstaaten in den Prozess zur Entwicklung der Euro 7-Abgasgesetzgebung einzubinden. Generell wird die Weiterentwicklung der Emissionsgesetzgebung, die Überprüfung von bisher nicht limitierten Luftschadstoffen, sowie die Harmonisierung mit internationalen Emissionsgesetzgebungen, UN-Regelungen und Globalen Technischen Regelungen begrüßt, wo diese technisch sinnvoll und umsetzbar sind.

Am 12. November 2020 fand ein, durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) initiiertes Fachgespräch zu Euro 7 unter

Beteiligung der relevanten Interessenvertreter statt. Seitens der Hersteller wurde darauf hingewiesen, dass die Absenkung der Grenzwerte in Kombination mit der Verschärfung der Testbedingungen den Verbrennungsmotor als Antriebsart an seine Grenzen bringt. Zudem sei es nicht mehr möglich, als Hersteller die Einhaltung der Grenzwerte zu bestätigen, wenn durch den Entfall einschränkender Randbedingungen für die Testfahrt (RDE) keine klare Definition für normale Bedingungen mehr existiert. Die Zulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sei somit nicht mehr möglich.

Das BMU hat angekündigt, unter Einbeziehung der Ergebnisse des Fachgesprächs in der Bundesregierung eine Stellungnahme zu Euro 7 abzustimmen. Wir fordern die Bundesregierung vor diesem Hintergrund auf, die von der KOM skizzierten Szenarien hinsichtlich Zielsetzung und technischer Umsetzbarkeit (unter Berücksichtigung der damit verbundenen Kosten) kritisch zu bewerten. Wir wollen keine Verbotspolitik durch die Hintertür, sondern technologieoffene Maßnahmen in einer ökologisch-ökonomischen Gesamtbetrachtung aller Antriebstechnologien. Die Emissionsgesetzgebung sollte vor dem Hintergrund der Luftqualitätsziele der EU entwickelt und bewertet werden.

Der Blick auf die Zahlen des Umweltbundesamtes (UBA) zeigt, dass wir in Sachen Luftreinhaltung gut vorankommen. Im Jahr 2016 waren es noch 95 Städte, die den EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid (NO_x) pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten. Inzwischen konnten Bund, Länder und Kommunen die Belastung drastisch senken: Im Jahr 2019 haben nach Berechnungen des UBA nur noch 25 Städte den Grenzwert gerissen. Die Tendenz ist weiter fallend. Eine Flotte mit ausschließlich modernsten EURO 6 final-Fahrzeugen würde an der Messstelle am Stuttgarter Neckartor einen NO_x-Beitrag von gerade einmal ca. 1 µg/m³ unmittelbar straßennah auswirken.

Es ist unsere Verantwortung, neben einer Verbesserung der Umweltbedingungen, die Interessen deutscher Verbraucherinnen und Verbraucher auf europäischer Ebene ebenso zu artikulieren, wie die der deutschen Wirtschaft, Forschung und Entwicklung. Maß und Mitte sind für die CDU/CSU-Fraktion auch bei der neuen Abgasemissionsgesetzgebung Richtschnur für das politische Handeln. Denn: Gute Politik darf ambitioniert sein, muss aber realistisch, im Ergebnis akzeptiert und bezahlbar bleiben, um nachhaltig zu sein.

Der moderne Verbrennungsmotor wird global auch zukünftig gebraucht werden. Gerade im ländlichen Raum, im Fern- oder im Pendlerverkehr ist er mittelfristig noch nicht wegzudenken. Deshalb müssen wir auch den Verbrennungsmotor als wichtige Technologie für den Einsatz in einer CO₂-neutralen Zukunft weiterentwickeln und alle Verbesserungspotenziale nutzen. So kann eine gesundheits- und klimafreundlichere Mobilität insgesamt gewährleistet werden. Auch Chancen der Nutzung durch klimaneutrale E-Fuels wollen wir nutzen. Synthetische Kraftstoffe verbrennen deutlich sauberer, erzeugen weniger Schadstoffe wie Feinstaub und Stickoxide und können somit einen wertvollen Beitrag zur Luftreinhaltung in unseren Städten leisten.

Darüber hinaus sind die erheblichen Fortschritte in der Motoren- und Kraftstoffentwicklung zu würdigen. Insbesondere innovative, nachhaltige Kraftstoffe und CO₂-neutrale Mobilitätskonzepte sind die Wegweisung in die Zukunft. Der Ersatz der heutigen fossilen Kraftstoffe, durch biogenen und synthetischen Kraftstoff ermöglicht eine langfristige Absenkung der CO₂-Emissionen gegen null. Die Potenziale neuer und moderner Kraftstoffe müssen genutzt und nicht verhindert werden.

Wir fordern daher, dass die Bundesregierung sich auf EU-Ebene dafür einsetzt, die aktuelle Motorenentwicklung und -technik und damit unsere wegweisende Technologieführerschaft nicht durch eine zu strenge Gesetzgebung faktisch abzuschaffen. Die Bundesregierung sollte die KOM bitten, die Emissionsgesetzgebung durch eine möglichst einfache, wenig gestaffelte Einführung der „Post“-Euro 6-Gesetzgebung mit ausreichend Vorlaufzeit für Typgenehmigungsbehörden und Fahrzeughersteller auszugestalten. Dies bedeutet ein gestaffeltes Ausgleiten aus fossil gestützter, parallel zu einem zeitgleich gleitenden Einstieg in CO₂-neutrale Bereitstellung von Mobilität. Technologieoffen und barrierefrei für jede Form technologischer und gesellschaftlicher Entwicklungen.

Diese Veröffentlichung der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.

Herausgeber: CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag
Michael Grosse-Brömer MdB
Stefan Müller MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin