

27.01.14

45405-3/1

MAT-A-BMUB-2/1
Ordner 33 von 60
Bundesministerium für Umwelt
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Ministerbüro

Tagebuch-Nr. 7

Eing. 30. Jan. 2014

Ref. Dr. Eberhardt

Kopie vorab

13-1106/14

Referat IG I 6
45405-3/1

Bonn, 27. Januar 2014
Hausruf: [redacted]

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Büro PSt'in Schwarzelühr-Sutter

Eing. 31. JAN. 2014

Frau Ministerin

Abdrucke:

über 14.15

Trans PSt'in

Herrn Staatssekretär

Herrn Abteilungsleiter IG I.V.

Herrn Unterabteilungsleiter IG I

LLS

LMB

Presse

PSt'in Schwarzelühr-Sutter

PSt Pronold

IG I 3

Abdrucke

Leitung

Elektr. ab

EU-Arbeiten zu „Real Driving Emissions“ für Kraftfahrzeuge als Beitrag zur Einhaltung der europarechtlich vorgegebenen Luftqualitätsgrenzwerte von Stickstoffdioxid

I. Votum

Kenntnisnahme und Zustimmung zum weiteren Vorgehen.

Es ist sicherzustellen, dass die realen Stickstoffoxidemissionen (NO_x-Emissionen) von Diesel-Pkw auch beim Fahren auf der Straße zukünftig nicht mehr signifikant über den derzeit im Labor ermittelten Emissionen liegen. Dies betrifft auch die zukünftige Abgasstufe Euro 6. Abhilfe soll mit einem ergänzenden Messverfahren („real driving emissions“) geschaffen werden.

Die ambitionierte Ausgestaltung der sogenannten „real-driving emissions“ (RDE)-Anforderungen ist wegen der Belastung der Luft mit Stickstoffdioxid (NO₂) in besonders vom Straßenverkehr belasteten Gebieten und mit Blick auf die schnellstmögliche Einhaltung der europarechtlich vorgegebenen NO₂-Luftqualitätsgrenzwerte¹ dringend geboten. BMUB sollte sich daher weiterhin, auch gegenüber der Automobilindustrie, für eine frühestmögliche verbindliche Anwendung ambitionierter RDE-Anforderungen einsetzen.

H. Eberhardt,

bitte R

14.2.

21.2.14

21.2.

21.2.

IG I 6

über

IG I

m. d. B. von
Stellungnahme
(s.o.)

13.12.

¹ Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid: 40 µg/m³; Stundengrenzwert für Stickstoffdioxid: 200 µg/m³, bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr. Die Grenzwerte sind ab dem 1. Januar 2010 einzuhalten. Eine Fristverlängerung zur Einhaltung der Grenzwerte bis zum 31. Dezember 2014 kann von der Kommission genehmigt werden.

II. Sachstand

a) Reale NO_x-Emissionen im Vergleich zu den Abgasgrenzwerten

Zur Verbesserung der Luftqualität wurden die Abgasgrenzwerte bei Fahrzeugen in den letzten 20 Jahren sukzessive alle vier bis fünf Jahre verschärft. Für Pkw und leichte Nfz gilt seit dem 1. Januar 2011 die Abgasstufe Euro 5, die Abgasstufe Euro 6 wird zum 1. September 2014 für alle (vom Hersteller) neu-genehmigten Fahrzeugtypen und zum 1. September 2015 für alle neu-zugelassenen Fahrzeuge verbindlich. Für Lkw ist die Abgasstufe Euro VI seit dem 31. Dezember 2013 für alle Neufahrzeuge verbindlich.

Die **realen NO_x-Emissionen** von Dieselfahrzeugen beim Fahren auf der Straße nahmen bisher jedoch **nicht in dem Maße ab**, wie es durch die verschärften Abgasgrenzwerte zu erwarten gewesen wäre. Ursache hierfür ist im Wesentlichen, dass die Emissionen **bislang im Labor unter nicht-repräsentativen Bedingungen ermittelt** werden und die **Hersteller ihre Fahrzeuge nur auf diese Bedingungen hin optimiert** haben. Bei **Diesel-Pkw** und leichten **Diesel-Nfz** ist hierdurch seit der Abgasstufe Euro 3 (für alle Neufahrzeuge seit 1. Januar 2001 verbindlich) **keine wesentliche Minderung** der realen NO_x-Emissionen mehr festzustellen. Mit der zukünftigen Abgasstufe Euro 6 sind zwar Verbesserungen zu erwarten, diese müssen jedoch weiter ausgebaut werden. **Benzinfahrzeuge** haben hingegen schon seit der Abgasstufe Euro 3 durchschnittlich **geringe reale NO_x-Emissionen**.

Bei (schweren) **Lkw und Bussen** ist mit der seit Ende 2013 verpflichtenden **Stufe Euro VI** eine **deutliche Emissionsminderung** erreicht worden. Jüngste Untersuchungen bestätigen, dass auch die *realen* Emissionen von Euro VI-Lkw gering sind. Erreicht wurde dies durch entsprechende Messungen im Realbetrieb auf der Straße während der Typgenehmigung der Fahrzeuge, wie sie nun auch bei Pkw zur Anwendung kommen sollen.

b) EU-Arbeiten zu Real-driving Emissions (RDE)

Untersuchungen u.a. des Joint Research Centers (JRC) der Europäischen Kommission (KOM) und des niederländischen Instituts TNO an Euro 6-Pkw zeigen, dass diese technisch so konzipiert werden können, dass sie auch im realen Betrieb auf der Straße geringe NO_x-Emissionen aufweisen. Einzelne Fahrzeuge werden von den Herstellern bereits entsprechend ausgelegt, die **Vielzahl der untersuchten Diesel-Pkw der Abgasstufe Euro 6** zeigt jedoch stark unterschiedliche und **deutlich höhere Realemissionen**, z. T. **bis zum 10-fachen des Abgasgrenzwerts**. Diese Ergebnisse, die auch durch Untersuchungen im Auftrag des UBA untermauert werden, unterstreichen somit, dass das bestehende EU-Regelwerk zur Typgenehmigung noch unzureichend ist und weiterentwickelt werden muss.

Um die diesbezüglich bereits bestehenden rechtlichen Vorgaben zur Typgenehmigung von Pkw (Euro 5/6-Verordnung (EG) Nr. 715/2007) weiterzuentwickeln, hat die **KOM im Jahr 2011 eine Arbeitsgruppe zu RDE** eingesetzt. Die Gruppe wird vom Joint Research Center der KOM geleitet; von Seiten der Mitgliedsstaaten unterstützen

insbesondere DE, NL und SE die Arbeiten. Experten der Industrie und von NGOs sind ebenfalls beteiligt. DE wird in der AG durch BMUB vertreten, FF für die Umsetzung im Rahmen eines **Komitologie-Rechtssetzungsverfahrens** ist BMVI. **Ziel der RDE-AG** ist die **Erarbeitung eines zusätzlichen Messverfahrens für Diesel-Fahrzeuge der Abgasstufe Euro 6** zur Ermittlung der „realen Emissionen“, insbesondere bei NO_x, das die bisherigen Abgasmessungen im Labor ergänzen soll. Bei Lkw wird dies schon heute angewandt und hat sich bewährt.

Die **RDE-AG soll bis Mitte 2014 einen Vorschlag zur Weiterentwicklung des EU-Regelwerks erarbeiten**. Die KOM strebt – unterstützt insbesondere von DE, NL, SE und UK – eine frühestmögliche RDE-Anwendung an. Dabei muss jedoch auch den Herstellern ausreichend Vorlaufzeit zur Anpassung ihrer Fahrzeugkonzepte gegeben werden. Angestrebt wird, dass ambitionierte RDE-Anforderungen ab September 2017 für alle neu-genehmigten Fahrzeugtypen und September 2018 für alle neu-zugelassenen Fahrzeuge verbindlich zur Anwendung kommen.

c) Belastung der Luftqualität durch NO₂ in Deutschland

Die **NO₂-Luftbelastung in Ballungsgebieten**, die sehr stark durch den Straßenverkehr geprägt ist, hat sich aus den oben genannten Gründen **nicht wie erwartet verbessert**. So wurde der einzuhaltende **NO₂-Jahresmittelgrenzwert** im Jahr 2012 **noch an mehr als 60 Prozent der städtischen verkehrsnahen Messstationen überschritten**. Entsprechend den im Rahmen des Antrags zur NO₂-Fristverlängerung an die Europäische Kommission (KOM) übermittelten Prognosen ist auch über das Jahr 2015 hinaus von Grenzwertüberschreitungen in den Ballungsgebieten auszugehen. Mit Beschluss vom 20. Februar 2013 hat die KOM für 33 der 57 notifizierten Gebiete eine Fristverlängerung bis Ende 2014 abgelehnt. In diesen Gebieten, aber auch in den Gebieten mit formaler Fristverlängerung, ist alles zu tun, um den Grenzwert möglichst schnell einzuhalten. Entsprechende **Forderungen nach emissionsmindernden Maßnahmen werden deshalb auch von Seiten der Länder und Kommunen kontinuierlich an den Bund herangetragen**.

d) Position der Automobilindustrie zu RDE

Die Automobilindustrie ist bei den fachlichen Arbeiten zu RDE eng eingebunden. Eine einheitliche **Position der europäischen Automobilindustrie (ACEA) kann derzeit dennoch nicht klar umfasst werden**, da die unterschiedlichen Interessen der Hersteller noch nicht zusammengeführt werden konnten. Dies gilt auch für Interessen innerhalb des Verbands der deutschen Automobilindustrie (VDA). Die dem VDA in 2013/14 von Seiten der Bundesregierung auf Fachebene angebotenen (3) Gesprächstermine wurden deshalb auch vom VDA mit Blick auf den internen Klärungsbedarf abgesagt, in 2011 und 2012 haben entsprechende Gespräche stattgefunden. Es ist jedoch insbesondere mit Blick auf das Timing zur Einführung von RDE (lt. ACEA frühestens Ende 2020), die letztendliche Strenge der Vorschriften sowie ggf. auch mit Blick auf die Rechtsgrundlage zur Einführung von RDE (Komitologie, basierend auf der MitentscheidungsVO aus 2007) **mit erheblichem Widerstand**

der Automobilindustrie im Rahmen der politischen Diskussionen auf EU-Ebene (im 2. HJ 2014) zu rechnen.

III. Stellungnahme und Vorschlag für weiteres Vorgehen

Die **ambitionierte Ausgestaltung der RDE-Anforderungen** ist vor dem Hintergrund der vielfachen **Überschreitungen des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes in vom Straßenverkehr belasteten Ballungsgebieten dringend geboten. Pkw und leichte Nfz müssen zukünftig** so ausgelegt werden, dass sie nicht nur unter Labormessbedingungen, sondern auch im **realen Betrieb** auf der Straße und insbesondere bei Fahrten in der Stadt **geringe NO_x-Emissionen** aufweisen.

Ambitionierte RDE-Emissionsanforderungen können allerdings mit Blick auf den notwendigen zeitlichen Vorlauf für die Automobilindustrie zur Anpassung der Fahrzeugkonzepte **kaum früher als 2017/2018 verpflichtend angewendet werden.**

Zur möglichst raschen und flächendeckenden **Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwerts** und damit auch zur **Abwendung etwaiger Vertragsverletzungsverfahren** sollte **BMUB unter Berücksichtigung des erforderlichen Vorlaufs weiterhin für eine frühestmögliche verbindliche RDE-Anwendung eintreten.**

IG I 3 hat mitgezeichnet.

[Redacted Signature]

Dr. Eberhardt