

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Carl-Julius Cronenberg, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Bundesregierung und Euro-7-Abgasnorm

Die EU-Abgasnormen schaffen seit Jahrzehnten den Rahmen für bessere Abgaswerte von Fahrzeugen. So wurden diese sogenannten Euro-Klassen durch den Standard Euro-6d-Temp ergänzt, welcher für Typzulassungen seit dem 1. September 2017 gilt. Seitdem werden Neuwagen zudem durch RDE (Real Driving Emissions) im Fahrbetrieb auf Einhaltung der Werte getestet. Die Abgasnorm Euro-6d-ISC-FCM ist dabei die neueste Fassung, welche seit dem 1. Januar 2020 für neu typgenehmigte Pkw-Modelle und ab 1. Januar 2021 auch für andere Erstzulassungen gelten soll. Auch aufgrund dieser Vorgaben ist es gelungen, den Schadstoffausstoß von Pkws in Deutschland über die Jahre deutlich zu reduzieren. Grundsätzlich verbessert sich die Luftqualität dabei durch den Flottentausch hin zu saubereren Motoren stetig.

Zugleich sind die bestehenden Vorgaben der neuesten EU-Abgasnormen so strikt, dass bereits heute Pkws der höchsten EU-Abgasnorm einen deutlich geringeren Anteil an der Luftbelastung haben als andere Faktoren wie etwa Industrieanlagen, U-Bahnen, Hausbrände oder Reifenabrieb. Die stetig sinkende Belastung mit NO_x und anderen Luftschadstoffen in deutschen Städten steht stellvertretend für die technischen Erfolge bei der Verbesserung bestehender Motorentechnologien und dem evolutionären Austausch alter Antriebe in der Bestandsflotte. Eine weitere Verschärfung, etwa durch die Schaffung einer Euro-7-Abgasnorm, würde dagegen den bisherigen Entwicklungspfad unterbrechen und Verbrennungsmotoren faktisch verbieten. Dabei würde nach Ansicht der Fragesteller die Zielsetzung, Luftbelastungs- und CO₂-Ersparnisse im Pkw-Bereich zu erreichen, schwer beschädigt, da aktuell – aufgrund weiterer Vorgaben wie die EU-Flottengrenzwerte – primär batteriegetriebene E-

Fahrzeuge eine Alternative bieten würden. Diese allerdings weder zu einer kurzfristigen signifikanten Einsparung von CO₂, aufgrund des bestehenden Energie-Mixes sowie der energieintensiven Herstellung, führen würden noch aktuell zu einer massentauglichen Alternative zu bestehenden verbrennergetriebenen Pkws taugen, da die preislichen Unterschiede selbst mit signifikanter staatlicher und unternehmerischer Subventionierung noch signifikant sind.

Angesichts der aktuellen Krise im Fahrzeugbau sieht auch die Branche selbst Überlegungen zu einer Euro-7-Abgasnorm, wie sie die EU-Kommission aktuell bespricht, äußerst kritisch. Stellvertretend dafür ist etwa die Kritik von Volkmar Denner, Vorsitzender der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH, der vor den Auswirkungen einer Politik aus Verboten und Überregulierung auf die bestehenden Wertschöpfungsketten warnt (<http://www.rtl.de/cms/bosch-chef-denner-sorge-um-neue-abgas-planer-der-eu-4651541.html>). Deutschland als führender Automobilstandort in Europa wäre davon besonders schwer betroffen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den bisherigen Erfahrungen mit der Abgasnorm Euro-6d-Temp sowie darauffolgender Anpassungen, insbesondere im Hinblick auf deren Wirkung auf den Ausstoß von Schadstoffen durch Pkws in Deutschland?
2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Luftqualität in Deutschland in den vergangenen 15 Jahren verändert, und mit welcher Entwicklung rechnet die Bundesregierung diesbezüglich für die kommenden fünf Jahre (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - a) Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Ausstoß von Schadstoffen von Pkws in Deutschland in den vergangenen 15 Jahren verändert, und mit welcher Entwicklung rechnet die Bundesregierung diesbezüglich für die kommenden fünf Jahre (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - b) Welche Faktoren sind nach Kenntnis der Bundesregierung primär für die Veränderung beim gesamten Ausstoß von Schadstoffen durch Pkws sowie in Bezug auf den Ausstoß pro Pkw verantwortlich (bitte aufschlüsseln und erläutern)?
 - c) Welchen Anteil an der Gesamtbelastung der straßennahen Konzentrationen von NO₂ bzw. Feinstaub haben Pkws insgesamt, und wie würde sich dieser Anteil durch einen kompletten Flottenaustausch bestehender älterer Verbrenner in Pkws mit der Abgasnorm Euro-6d-Temp bzw. in vollelektrische Antriebe verändern?
 - d) Welche Auswirkung hat nach Kenntnis der Bundesregierung der Flottenaustausch hin zu moderneren Fahrzeugen und saubereren Antrieben in den vergangenen 15 Jahren gehabt?
3. Wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung der Flottentausch der aktuellen Bestandsflotte voraussichtlich so weit abgeschlossen sein, dass die Hälfte bzw. Dreiviertel der Pkws in Deutschland die Abgasnorm Euro-6d-Temp einhalten?
 - a) Welche Auswirkungen hätte dies jeweils auf die Luftqualität in Deutschland?
 - b) Wie viele der in Deutschland zugelassene Pkws erfüllen aktuell welche Euro-Abgasnormen (bitte nach jeweiliger Abgasnorm und Anzahl der Pkws aufschlüsseln)?

4. Sieht die Bundesregierung dringenden Bedarf bei einer Anpassung der bestehenden Euro-Abgasnormen, und wenn ja, wie begründet sie dies?
5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Planungen, Entwürfe oder Vergleichbares der EU-Kommission bezüglich einer Euro-7-Abgasnorm (bitte nach aktuellstem Kenntnisstand und Zeitplan erläutern)?
6. War oder ist die Bundesregierung mit der EU-Kommission und deren Beraterkonsortium CLOVE im Austausch bezüglich einer neuen Euro-Abgasnorm?
 - a) Wenn ja, welche Bundesministerien sind beteiligt, und welches Bundesministerium ist federführend?
 - b) Wenn ja, welche Schwerpunkte setzt die Bundesregierung bezüglich einer möglichen inhaltlich-technischen Ausgestaltung?
7. Hat die Bundesregierung geprüft, welche Auswirkungen eine Euro-7-Abgasnorm nach den aktuell bekannten Vorstellungen der EU-Kommission hätte im Hinblick auf
 - a) die Autoindustrie, insbesondere auf Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland,
 - b) Technologieoffenheit bei Entwicklung und Einsatz von Antriebstechnologien,
 - c) zusätzliche Kosten für Neufahrzeuge,
 - d) die Einhaltung von Grenzwerten, insbesondere auf sogenannte Dieselfahrverbote, auf laufende Verfahren diesbezüglich und mögliche Klagen,
 - e) Einschränkungen für Fahrzeuge des Bestands mit anderen Euro-Abgasnormen?
8. Wann könnte nach Kenntnis der Bundesregierung eine Euro-7-Abgasnorm beschlossen werden, und wann in Kraft treten?
9. Hat die Bundesregierung geprüft, ob die zur Debatte stehenden neuen Abgasgrenzwerte und RDE-Prüfbereiche für eine Euro-7-Abgasnorm durch aktuell erhältliche oder in der Entwicklung befindliche Verbrennungsmotoren zu erreichen sind?
10. Hat die Bundesregierung geprüft, ob eine Euro-7-Abgasnorm nach den aktuell zur Debatte stehenden neuen Abgasgrenzwerten und RDE-Prüfbereichen in ihrer Wirkung vergleichbar mit einem Zulassungsverbot für Pkws mit Verbrennungsmotoren wäre?
 - a) Gibt es eine Bewertung der Bundesregierung im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit und Rechtmäßigkeit einer solchen Vorgabe?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 25. November 2020

Christian Lindner und Fraktion

