

Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie u. Landesplanung **„Realitätsferne Grenzwertpolitik“ / Euro 7**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zu einer Stellungnahme.

Die Diskussion und die Lobby-Aktivitäten um Euro 7 sind in vollem Gang, obwohl oder weil noch kein offizieller Entwurf vorliegt. Wir gehen davon aus, dass die heutige Bundesregierung ihren bekannt intensiven Einsatz für die deutsche Autoindustrie fortsetzt, der jedenfalls größer ist als das Engagement in Europa für Klima- und Umweltschutz im Verkehr. Wir sehen das natürlich kritisch, das ist auch nicht unbedingt im Sinne der Zukunftsfähigkeit der deutschen Industrie, und bei einer künftigen Bundesregierung mag es anders aussehen.

Wir sehen keinen Bedarf für besondere Lobbyarbeit des Landes NRW in Sachen Grenzwerte, insofern werden wir unsere Stellungnahme kurz halten.

Grundsätzlich sind zum Erreichen der Klimaziele auch die fossilen Kfz im Blick zu behalten, die ja bis in die 40er-Jahre auf den Straßen fahren werden, es reicht nicht, nur auf die „Elektromobilität“ zu schauen. In einer Reihe von Staaten sind schon Termine genannt, zu denen keine neuen Pkw mit Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden dürfen, Der Markt ist also in starker Veränderung und alle Prognosen gehen ohnehin von starker Reduzierung der Beschäftigung in der Kfz-Branche aus. Ob eine aufwendige Weiterentwicklung des Diesels noch wirtschaftlich sinnvoll ist, ist unsicher. Auf jeden Fall geht es unabhängig von fahrzeugbezogenen Grenzwerten strategisch um sparsamere Autos, also um Downsizing der Fahrzeuge und Flotten, sowie um Ride-Sharing (Mitfahren) und verbrauchseffiziente Fahrweise. Das sollte auch den Schadstoffausstoß insgesamt positiv beeinflussen.

Bei vielen Schadstoffen gibt es keine unbedenklichen Konzentrationen, insbesondere nicht bei krebserregenden Stoffen. Deswegen sind alle Anstrengungen richtig, die komplexen Emissionen von Verbrennungsmotoren so gering wie möglich zu halten. (Jemand hat mal gesagt, was aus dem Auspuff kommt, entspricht einem explodierenden Chemielabor.) Eine wesentliche Verbesserung bzw. Einführung von Grenzwerten, u.a. für Fein(st)staub und Methan, halten wir für geboten. Bei vielen Stoffen ist die Technik moderner Fahrzeuge schon wesentlich besser als die bisherigen Grenzwerte, und der aktuelle Stand der Technik sollte Untergrenze für die Diskussion sein. Was darüber hinaus „technisch machbar“ ist, ist eine komplizierte Frage, zu der wir keine abschließende Beurteilung abgeben können. Berücksichtigt werden sollten auch die Veränderung der Emissionen während der Nutzungsdauer eines Fahrzeugs und Emissionen außerhalb des Antriebs, z.B. Bremsabrieb und Tankverluste. Zu beachten ist tatsächlich auch, dass Grenzwerte nicht dazu führen sollten, dass verbrauchsarme Kleinwagen nicht mehr angeboten werden, weil sich dort teure Technik nicht rechnet.

Der Grenzwert für NO_x ist besonders umstritten. Stickstoff-Verbindungen wirken nicht nur sehr schädlich auf die Gesundheit der Menschen, sondern verursachen auch weitere Versauerung von Waldböden und Schäden beim Wurzelwachstum von Bäumen. Der NO_x-Ausstoß hängt zusammen mit der Pkw-Nutzung generell und damit auch mit der Senkung der CO₂-Emissionen. In Sachen CO₂ halten wir wie die Weltgemeinschaft und im Gegensatz zur ideologisch-dogmatischen Haltung der AfD schnelle und drastische Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Verkehrs für erforderlich, und damit sinkt auch tendenziell die NO_x-Belastung. Anfang April wurde öffentlich, dass die ursprünglich zumindest in einer der erarbeiteten Varianten sehr strikten NO_x-Grenzwerte in Euro 7 wohl nicht kommen werden, die Autoindustrie gab sich jedenfalls erleichtert. Wenn wir es richtig interpretieren, kommt allerdings etwa der ADAC in eigenen Analysen zu dem Schluss, dass moderne Euro6d-temp-Diesel den umstrittenen 30mg-Grenzwert im RDE-Test durchaus schon einhalten oder in dessen Nähe kommen, allerdings nicht unter allen Bedingungen.

Von besonderer Bedeutung sind die Bemühungen, die Emissionen noch realistischer abzubilden, ausgelöst nicht zuletzt durch die bekannten skandalösen Trickserien mit den bisherigen Testzyklen und damit durch die Autoindustrie selbst. Dem Realbetrieb nahe Grenzwerte begrüßen wir ausdrücklich. Wir sehen uns allerdings nicht in der Lage, die in der Diskussion befindlichen Grenzwerte im Zusammenspiel mit geänderten Testverfahren und Toleranzen fachlich qualifiziert zu bewerten.

Wir verweisen noch auf die gemeinsame Stellungnahme unseres Dachverbands Transport & Environment und weiterer europäischer Umweltverbände: <https://epha.org/epha-joins-calls-for-ambitious-euro7-standards-to-protect-public-health-and-the-environment/> .

Zu einigen Aussagen im Antrag:

Grenzwerte sind immer „primär politisch motiviert“, denn es geht um politische Ziele wie Gesundheits- und Klimaschutz, die gesetzlich definiert und technisch umgesetzt werden müssen. Wissenschaft und Technik liefern dazu notwendiges Wissen, aber ersetzen keine politische Abwägung. Das Etikett „Ideologiefrei“ bedeutet in diesem Zusammenhang „ziellos“ bzw. verschleiert eigene ideologische Ziele.

Die Aussage „Der Ausstoß von Stickoxiden durch moderne Diesel-PKW ist bereits heute geringer als der von mit deutschem Strom-Mix betriebenen Elektrofahrzeugen.“ halten wir für irreführend. Strom soll bekanntlich immer mehr regenerativ erzeugt werden und damit sinken die Emissionen von E-Fahrzeugen kontinuierlich, der aktuelle Strommix ist deshalb nicht das Maß für die Zukunft. Bei einem Dieselfahrzeug gibt es diese positive Perspektive nicht. Damit soll aber nicht gesagt werden, dass E-Autos ohne Umweltprobleme sind.

Zum Satz im Antrag „Die Mobilität per Automobil muss für alle Schichten der Bevölkerung bezahlbar bleiben und darf nicht über realitätsferne Grenzwerte, die den Fahrzeugpreis massiv erhöhen, erschwert werden.“ die folgende Anmerkung: Es gibt auch heute nicht unwesentliche Teile der Bevölkerung, die sich kein Auto leisten oder aus anderen Gründen nicht nutzen können oder wollen. Und alle Schichten der Bevölkerung haben einen Anspruch auf gesunde Luft, auch Anwohner*innen vielbefahrener Straßen.

Was ein „sinnvolles Verhältnis“ von Aufwand und Nutzen technischer Maßnahmen ist, darüber gehen die politischen Meinungen auseinander. Das regelt aber nicht der „Wettbewerb“ .