

## **Gespräch mit dem VDA und VW am 15.7.2008 zum Thema NO<sub>2</sub>**

### **Tellnehmer**

Lahl, Lambrecht, Zierock (twse.)

Schindler (VW); Schlick (VDA)

### **Anlass und Hintergrund der Sitzung**

Die 2010 in Kraft tretenden Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) können nach heutigem Kenntnisstand an zahlreichen verkehrlich hoch belasteten Stellen ohne einschneidende Maßnahmen nicht zeitgerecht eingehalten werden. Als Hauptverursacher der Belastungen gilt der Verkehr. BMU hat deshalb schon 2005 die Diskussion mit der Automobilindustrie aufgenommen und danach einige Gespräche geführt. Mit der Weiterführung der Gespräche soll eine gemeinsame Strategie entwickelt werden, die dazu beiträgt die Belastungen zu reduzieren.

### **Diskussionspunkte**

#### **Stand der Entwicklung Euro 5 und Euro 6**

Mit den Abgasgrenzwertstufen Euro 5 und insbesondere Euro 6 werden strengere Anforderungen an die NO<sub>x</sub>-Emissionen gestellt. Da diese Grenzwerte erst ab 2011 bzw. 2015 gültig sind, ist eine vorzeitige Einführung der entsprechenden Pkw hilfreich zur Erreichung der Luftqualitätsgrenzwerte. Deshalb wurde der Entwicklungsstand als erstes diskutiert:

- VW bringt bald Pkw, die mit Speicherkat ausgerüstet sind und die Bin-5-Norm<sup>1</sup> erfüllen, auf den amerikanischen Markt. Bald danach werden entsprechende Fahrzeuge – die das Potenzial haben Euro 6 zu erfüllen - auf dem europäischen Markt folgen.
- Nach Erwartung von VW wird es aber noch einige Zeit dauern bis eine endgültige Zulassungsverfahren für Euro-6 abgestimmt und damit eine Zulassung dieser Fahrzeuge möglich ist. Insbesondere wegen der OBD-Problematik wird wahrscheinlich zuerst ein „Euro-6 minus“ Standard auf dem Markt sein, der aber prinzipiell die Abgasgrenzwerte nach Euro-6 erfüllt.
- Große Diesel-Pkw werden mit SCR und/oder Speicherkat ausgerüstet sein. Es wird angenommen, dass kleine Diesel-Pkw ohne NO<sub>x</sub>-Abgasbehandlung (alleine mit innermotorischen Maßnahmen) den Euro 6-Grenzwert erreichen werden. VW wies darauf hin, dass es damit bei kleinen Pkw zu nur einer geringen Minderung der NO<sub>2</sub>-Emissionen kommen wird.

<sup>1</sup> In 5 US-Staaten, darunter Kalifornien, gilt die momentan schärfste Abgasnorm der Welt (BIN5/LEV2).

### Förderung der frühen Einführung von Euro 6-Fahrzeugen

Übereinstimmung herrschte darin, dass eine vorzeitige Einführung von Euro-6-Pkw zur Reduktion der Luftbelastung und zur Verbesserung des Images von Diesel-Pkw beiträgt. Als mögliche Maßnahmen zur Förderung der frühzeitigen Einführung wurden diskutiert:

- Begünstigung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen, die vorzeitig den Anforderungen von Euro 6 entsprechen, bei der Neugestaltung der Kfz-Steuer. Der bisher von BMU/BMF diskutierte Betrag von 200 – 300 Euro erscheint dem VDA/VW sehr niedrig im Vergleich zu den Kosten, falls es keine anderen Benefits gibt. Da eine baldige Förderung von Euro 6-Fahrzeugen zudem Ziel der Politik sein muss und nicht gesagt werden kann, wann eine Einigung bei der Kfz-Steuer erfolgt, wurde über weitere Fördermaßnahmen nachgedacht.
- Als weitere Möglichkeit wurde eine intensive Einführungs-Kampagne diskutiert: Damit soll Druck auf den Kauf von Euro-6-Pkw geübt werden. Elemente einer solchen noch auszuarbeitenden Kampagne könnten neben der Öffentlichkeitsarbeit z.B. Gespräche/Vereinbarungen mit Flottenbetreibern zum Kauf von Euro-6-Fahrzeugen sein und die Vorbild-/Vorreiterfunktion des BMU durch entsprechendes Kaufverhalten sein. Die Kampagne könnte konkret dann starten, wenn erste Hersteller Euro 6-Pkw auf den Markt bringen. Über den Einbezug von weiteren Institutionen wie ADAC muss noch diskutiert werden.
- Bei großen Fahrzeugen werden wahrscheinlich Techniken wie SCR als erstes eingeführt werden. Um diese Vorreiterfunktion zu unterstützen wurde eine Koppelung der Dienstwagenbesteuerung an die Grenzwertstufe diskutiert.

### Nachrüstung mit NO<sub>x</sub>-Minderungssystemen

VDA und VW erklärten, dass eine Nachrüstung von Pkw mit Spaltkierkat bzw. SCR-System nicht sinnvoll machbar wäre. Insbesondere wäre ein großer Eingriff in das Motormanagement notwendig, um die Systeme zu regenerieren (Schwefelvergiftung)

### Wirkung der Maßnahmen auf die Emissionen und die Luftqualität

- BMU wies darauf hin, dass eine Wirkungsanalyse von möglichen Maßnahmen notwendig und angedacht ist. Auch VDA/VW wollen eine Wirkungsanalyse durchführen und werden demnächst weitere intensive Gespräche mit AVISO führen, um die bisherigen von AVISO durchgeführten Analysen zu vertiefen/ergänzen.
- Bei dieser Wirkungsanalyse könnte z.B. die frühzeitige Einführung von Euro 5 und Euro 6-Fahrzeugen oder auch der Einfluss von rein innermotorisch erfolgenden Reduktionen der NO<sub>x</sub>-Emissionen bei kleinen Pkw auf die Emissionen und die Luftqualität betrachtet werden.
- Um Doppelarbeit zu vermeiden und Ressourcen zu bündeln, wurde vereinbart hier gemeinsam vorzugehen. VDA/VW unterstützt dazu die angedachten BMU-Arbeiten.

### Zusatzdiskussion: Partikelfilterumrüstung

- Wegen des sehr schleppenden Austausches von nicht funktionierenden Partikelfiltern denkt der BMU an einen Entzug der Betriebserlaubnis mit entsprechenden Auswirkungen auf die Steuerhöhe und die Plakette.
- Die Automobilindustrie sieht darin eine große Gefahr, den Partikelfilterumrüstungsmarkt völlig zum Erliegen zu bringen, da entsprechende Reaktionen der Presse kommen können („Partikelfilter gekauft – und trotzdem darf er nicht in die Umweltzone“). Als eine Möglichkeit die Umrüstung zum Laufen zu bringen wird von VW ein Fond der Nachrüster angesehen, mit dem die Nachrüstung dann finanziert wird (da Werkstätten Kosten nicht tragen können und GAT wohl kurz vor der Pleite steht).
- Eine Abstimmung zum weiteren Vorgehen wird als sinnvoll angesehen.

### Vereinbarungen – Nächste Schritte

Zwischen dem VDA und dem BMU wurde folgendes vereinbart:

#### a) Euro-6-Kampagne

- Einigkeit, eine gemeinsame Kampagne wie oben beschrieben zu starten
- Möglichst bald dazu ein Gespräch (13. August 2008<sup>2</sup>) mit VDA- und BMU-Vertretern (Eberhard, Knobloch, Lambrecht, Tempel aus Öffentlichkeitsarbeit)

#### b) Abschätzung der Wirkung von Maßnahmen

- Schindler setzt sich möglichst bald mit AVISO in Verbindung
- Lahl spricht mit Höpfner von IFEU
- Höpfner und Schindler stimmen Konzept der Zusammenarbeit ab.

<sup>2</sup> Neuer Terminvorschlag des VDA vom 16.7.2008