

DIE ÄNDERUNG DES KLIMASCHUTZGESETZES

Nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 29.04.2021, nach dem die Bundesregierung verpflichtet wurde, unverhältnismäßige Einschränkungen der Freiheitsgrundrechte der heute jüngeren Menschen vorzubeugen, und mit Blick auf das neue europäische Klimaziel 2030 hat die deutsche Regierung ein Klimaschutzgesetz 2021 vorgelegt.

Die Gesetzesänderung sieht vor, die Zielvorgaben aus dem Klimaschutzgesetz von 2019 für CO₂-Emissionen anzuheben. Das Minderungsziel für 2030 soll 65% statt 55% betragen und die CO₂-Neutralität wurde von 2050 auf 2045 vorgezogen.

ÜBERSICHT EURO 7 UND DAS KLIMASCHUTZGESETZ

Inhalte der Norm EURO 7

Für die Zulassung neuer Automodelle in der Europäischen Union, auch vor dem Hintergrund der neuen Klimazielwerte, müssen bestimmte Abgasnormen erfüllt werden. Aktuell gilt die Norm EURO 6, welche allerdings von EURO 7 abgelöst werden soll. Die Einführung der neuen Norm wird frühestens im Jahr 2025 erwartet.

Das generelle Ziel von EURO 7 ist die Reduzierung von Schadstoffemissionen wie Stickoxide und Feinstaub. Die Messung der Werte erfolgt teilweise unter realen Umständen und auf echten Straßen. Das bedeutet, die Grenzwerte für Stickoxide und Feinstaub müssen nicht nur auf dem Prüfstand eingehalten werden, sondern auch in dem alltäglichen Gebrauch. Die erfassten Daten sollen per Mobilfunkverbindung an die EU übermittelt werden.

Konfliktpotential mit der Autobranche lieferten jedoch nicht nur die um einen Faktor drei bis zehn verschärften Grenzwerte für Stickoxide, Kohlenmonoxide, Lachgas und Feinstaub. So waren beispielsweise 10 mg Stickoxide je km vorgesehen.

Unter scharfer Kritik stand insbesondere die Rahmenbedingung, dass die Werte immer einzuhalten sind, also auch bei extremen Fahrzuständen wie voller Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit, maximaler Zuladung oder unmittelbar nach dem Kaltstart sowie der Wegfall von Toleranzen für Messungenauigkeiten.

Am 8. April 2021 stellte die EU-Expertengruppe "Advisory Group on Vehicle Emission Standards" ihre etwas entschärften Empfehlungen für die neue Abgasnorm vor, welche mehr Zustimmung bei den Herstellern fand.

Diskutiert werden beispielsweise 20 oder 30 mg Stickoxide je km. Bei Lieferwagen könnten die Grenzwerte gewichtsabhängig werden. Zudem sollen bestimmte Toleranzen bei Messungenauigkeiten eingeräumt werden.

Die VDA Präsidentin begrüßte die neuen Vorgaben und zeigte sich erleichtert, dass die Kommission die Grenzen des technisch machbaren akzeptiere.

Vom VW-Konzern wurden allerdings große Bedenken geäußert, denn durch den höheren Technikbedarf werden folglich höhere Kosten beim Autokauf entstehen. Überproportional seien dabei die kleinen Modelle betroffen, was die Mobilität im Einstiegsbereich spürbar verteuern dürfte. Darüber hinaus verkündete Audi: "Die EU-Pläne für eine noch strengere Abgasnorm Euro 7 sind technisch eine riesige Herausforderung bei gleichzeitig geringem Nutzen für die Umwelt", so dass Audi keine neuen Verbrenner mehr entwickeln wolle, sondern die bestehenden an die neuen Vorgaben anpassen werde.

Eine endgültige Entscheidung und konkrete Inhalte seitens der Europäischen Kommission sind allerdings erst im Herbst 2021 zu erwarten. Die Folgen von EURO 7 könnten eine zusätzliche Beschleunigung der Elektrifizierung im kleinen und mittleren Fahrzeugsegment sein.

So erreichen Sie uns

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6

66119 Saarbrücken

+49 (0)681 / 9 54 13-0

info@info-institut.de

www.info-institut.de

Referenzen:

ADAC 2021

Automobilwoche 2021

BMU 2021

Bundesregierung 2021

Handelsblatt 2021

Spiegel 2021

Süddeutsch 2021

VDA 2021

Impressum

V.i.S.d.P.:

Sven Kischewski

Geschäftsführer

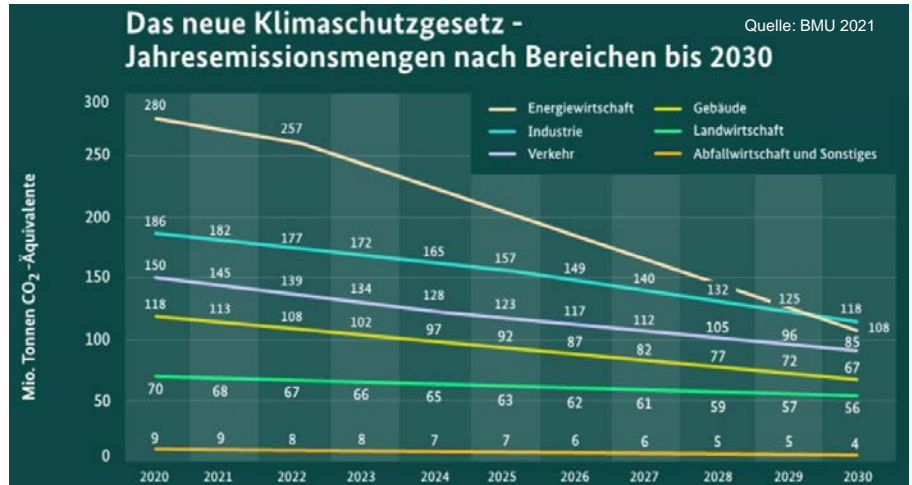
INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6

66119 Saarbrücken

Klimaschutzgesetz 2021: Schärfere CO₂-Vorgaben über alle Sektoren hinweg

Mit der Änderung des Klimaschutzgesetzes von 2019 werden die Zielvorgaben angehoben und die Treibhausgasneutralität auf 2045 vorgezogen. Das Reduzierungsziel für 2030 beträgt min. 65% gegenüber dem Basisjahr 1990. Für das Jahr 2040 ist eine Reduzierung von min. 88% angestrebt. Bis zum Jahr 2045 soll Deutschland Treibhausgasneutralität erreichen, 5 Jahre früher als bisher geplant. Die Zielvorgaben je Sektor wurden bereits definiert, konkrete Maßnahmen fehlen noch.



Experten sehen in der Verschärfung der Vorgaben für den Verkehrssektor einen Abschied des Verbrenners ohne konkrete Terminvorgabe. Gemäß der Boston Consulting Group müssten, unter der Annahme, dass die durchschnittliche Lebensdauer von Automobilen 15 Jahre beträgt, Neuwagen bereits ab 2030 und ca. 50% der LKWs vollelektrisch sein, um die Treibhausgasneutralität in 2045 zu erreichen. Das heißt, dass es demnach im Verkehrssektor (PKW) bis 2030 im Grunde zu einem Verbrennerausstieg bei Neuzulassungen kommt. Auch die Umweltorganisation Transport & Environment (T&E) geht unter der Gesetzesänderung vom Aus für Verbrenner bis spätestens 2035 aus.

Laut einer Studie von T&E (Stand Juni 2021) engagieren sich allerdings aktuell lediglich VW und Volvo ausreichend für die Elektromobilität und die damit verbundenen Klimaziele. Die anderen Autobauer hätten sich zwar ehrgeizige

Ziele gesetzt, doch fehle es ihnen an einer fundierten Strategie. So kündigte VW nun an im Jahr 2035 die letzten Diesel und Benziner für Europa zu produzieren.

Volkswagens Vorgehen sieht neben einer beschleunigten Elektro-Offensive mit mehr Elektrofahrzeugen auch eine CO₂-ärmere Fertigung und eine CO₂-Verringerung in der Lieferkette vor. Zusätzlich will sich VW zwischen 2021 und 2025 am Aufbau von Wind- und Solarparks mit mehr als 40 Mio. EUR beteiligt, da die CO₂-Bilanz eines E-Autos nur dann wirklich gut ist, wenn es mit grünem Strom fährt. Die VW-Tochter Audi beabsichtigt darüber hinaus ab 2026 keine neuen Verbrenner und Hybride in Europa zu launchen. Aber auch die anderen Autobauer ziehen nach, so will zum Beispiel Daimler etliche für 2024 geplante Modell ein Jahr früher auf den Markt bringen.

Neben der Anpassung des Klimaschutzgesetzes werden sich auch die Regelungen der EU-Kommission, die Mitte Juli erwartet werden und nach Medienberichten ein Absenken der Flottengrenzwerte auf null ab 2035 für Neufahrzeuge vorsehen, deutlich auf die Mobilität auswirken. Ob nun die deutschen oder doch die EU-Vorgaben greifen, eins bleibt sicher: Die Elektromobilität schreitet unaufhaltsam voran und dürfte durch die neue Gesetzeslage wahrscheinlich noch beschleunigt werden.

Hinweis und Haftungsausschluss:

Dieser Newsletter ist sorgfältig zusammengestellt. Er soll den Kunden der INFO-Institut Beratungs-GmbH einen Überblick über das aktuelle Geschehen in der Automobilindustrie bieten. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wir weisen weiter darauf hin, dass in der Praxis auftretende Sachverhalte daher immer nur unter konkreter und differenzierter Betrachtungsweise zu bewerten sind. Die INFO-Institut Beratungs-GmbH kann deshalb für Schäden, die aus der Anwendung oder Übernahme von in diesem Newsletter gefundenen Inhalten in der Praxis resultieren, keine Haftung übernehmen.