

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Abgasnorm Euro-7 mit Augenmaß und Realitätssinn weiterentwickeln – Mobilität fördern, nicht verhindern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Europäische Kommission hat am 10. November 2022 ihren Vorschlag für die neue Abgasnorm Euro-7 vorgestellt. Dadurch soll im Wesentlichen das sog. „Null-Schadstoff-Ziel“ des Green Deals erreicht und die Luftqualität, insbesondere in Städten, verbessert werden. Diesel-Pkw dürfen ab 2025 nur noch 60 Milligramm Stickoxid (NO_x) pro Kilometer ausstoßen. Für Benzinern bleibt der bereits geltende Grenzwert gleich. Der Ausstoß von Kohlenmonoxid (CO) soll bei Benzinern auf 500 Milligramm im Vergleich zur Euro-6-Norm halbiert werden. Noch gravierender sind die geplanten Verschärfungen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge. Hier will die Europäische Kommission die Grenzwerte teils um den Faktor 10 absenken. Mit den neuen Vorschriften werden auch Emissionsgrenzwerte für zuvor nicht regulierte Schadstoffe festgelegt: Das sind einerseits Ammoniak und Formaldehyd bei Pkw und andererseits Distickstoffoxid bei schweren Nutzfahrzeugen ab 2027. Gleichzeitig sieht die neue Abgasrichtlinie vor, dass Fahrzeuge die neuen Schadstoffgrenzwerte auch unter Extrembedingungen wie hohen Temperaturen von bis zu 45 Grad, also 7 Grad mehr als bisher, einhalten müssen. Des Weiteren führen die neuen Testrandbedingungen zu unrealistischen Szenarien. So muss das Abgasreinigungssystem beispielsweise bei einer Bergfahrt eines vollbeladenen Pkw mit Anhänger bei Vollgas und minus 10 Grad alle Grenzwerte einhalten. Für deren Nachweis sind umfangreichere Messungen erforderlich, für die den Unternehmen kurzfristig die Kapazität fehlt. Dabei ist festzuhalten, dass nach Auswertungen des Umweltbundesamtes¹ bereits heute die mittleren realen NO_x-Emissionen von aktuellen Diesel-Pkws der Abgasnorm Euro 6d bei 43 mg/km und damit deutlich unter dem für die Abgasnorm Euro 6d zulässigen Grenzwert von 80 mg/km und auch bereits unter dem zukünftig vorgesehenen Grenzwert von 60 mg/km liegen. Die Entwicklung komplexer Technologie zur Umsetzung der geschilderten Einhaltung der Grenzwerte auch in extremen Fahrsituationen trägt insofern mit Blick auf die überwiegend auftretenden Fahrsituationen an den meist von Pendlerverkehr dominierten Hauptverkehrsstraßen in den Städten kaum zur weiteren Verbesserung der Luftqualität bei.

¹ Vergleiche https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/bilder/nox_emissionen_diesel-pkw.jpg

Da sich die Luftqualität in Deutschland und hier vor allem in den Städten in den letzten Jahren erheblich verbessert hat², ist offen, welchen ökologischen Mehrwert die nun von der EU-Kommission vorgelegten Änderungen generieren sollen. Das Verbot der Neuzulassung von Pkw mit Verbrennungstechnologie wurde in Europa für 2035 mit Hilfe der Bundesregierung u. a. durch die finale Entscheidung im Europäischen Parlament am 14. Februar 2023 beschlossen. Nun besteht die Gefahr, dass die Hersteller aufgrund zu erwartender steigender Entwicklungskosten wichtige Investitionen, z. B. in neue klimafreundliche Antriebstechnologien, nicht tätigen können. Auch die Ministerpräsidenten der Länder Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen zweifeln die positiven Umweltschutzaspekte aufgrund diffuser Emissionsquellen in einem Brief an Bundeskanzler Scholz an.³

Bis zu 300.000 Arbeitsplätze stünden europaweit auf dem Spiel, warnt auch der Präsident des europäischen Herstellerverbands Acea, Renault-Chef Luca de Meo, in einem offenen Brief.⁴ Ebenso dürfte die neue Abgasnorm den Preis für Neufahrzeuge, insbesondere Kleinwagen, deutlich verteuern.⁵ Damit verbunden wäre ein Wettbewerbsnachteil für die europäischen Produzenten.

Für den Wirtschaftsstandort Deutschland kommt erschwerend hinzu, dass die Bundesregierung bei bisherigen Verhandlungen nicht immer mit einheitlicher Stimme gesprochen hat. Dies war zuletzt bei den Verhandlungen über die neuen CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu beobachten. Mit der abschließenden Entscheidung des Europäischen Parlaments für ein Verbot des Verbrennungsmotors ab 2035 vom 14. Februar 2023 wurden hier technologiefeindliche Festlegungen getroffen, die der Mobilität in Europa und dem Klimaschutz schaden. Denn Weiterentwicklungen hin zu klimaneutralen Alternativen zu konventionellen Kraftstoffen sind nicht nur für den Klimaschutz im Bereich des Fahrzeugbestands erforderlich. Allein aufgrund der politischen Entscheidung in der EU, ausschließlich auf die Elektromobilität zu setzen, wird jedoch die Nachfrage nach der Verbrennungstechnologie anderswo auf der Welt nicht enden. Anstatt entsprechende Anreize zu setzen und die europäische Automobilindustrie dabei zu unterstützen, hierfür möglichst emissionsfreie Produkte zu entwickeln, untergräbt das politisch verordnete Verbrenner-Aus jegliches Engagement. Falsche politische Weichenstellungen können also massive Auswirkungen auf die Innovationskraft der Unternehmen haben. Dieser Fehler darf sich bei der Euro-7-Abgasnorm nicht wiederholen. Zweifel, dass die Bundesregierung hierfür Sorge trägt, sind mehr als berechtigt: Während der Bundesverkehrsminister die berechtigten Zweifel an dem EU-Vorhaben öffentlich mitträgt,⁶ wirken die öffentlichen Einlassungen der Bundesumweltministerin wenig glaubwürdig.⁷ Allein die Übergangsvorschriften anzupassen, wird nicht reichen, um die Schwächen des EU-Vorhabens in Gänze zu kompensieren.

² <https://www.zeit.de/green/2022-02/luftqualitaet-deutschland-umweltbundesamt-feinstaub-stickoxidbelastung>

³ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soeder-kretschmann-und-weil-fordern-vom-kanzler-nachverhandlung-bei-euro-7-norm-a-5f720c07-105c-4f14-aa25-28eb724bb56b>

⁴ <https://www.elektroauto-news.net/2023/acea-fordert-auto-freundlichere-industriepolitik-der-eu>

⁵ <https://www.bild.de/bild-plus/politik/inland/politik/fuer-kleinwagen-ein-problem-abgas-irrsinn-der-eu-macht-unsere-autos-teurer-82823816.bild.html>

⁶ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/abgasnorm-euro-7-volker-wissing-warnt-vor-jobverlust-in-autoindustrie-a-56fc0c53-c4a3-4348-8b5b-116e3adf6ca9>

⁷ <https://www.msn.com/de-de/finanzen/top-stories/bundesregierung-springt-autokonzernen-bei-kritik-an-neuer-abgasnorm-euro-7-bei/ar-AA17fko0>

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. sicherzustellen, dass die bereits erreichten Erfolge zur Verbesserung der Luftqualität in den Verhandlungen mitberücksichtigt werden;
 2. sich bei den anstehenden Verhandlungen auf EU-Ebene für eine technologisch umsetzbare Absenkung der Grenzwerte und für realistische Testbedingungen einzusetzen, sodass es nicht zu einem vorzeitigen Verbrenner-Aus durch die Hintertür kommt;
 3. den Herstellern eine angemessene Übergangszeit für die Umsetzung der Vorschriften in Form eines Phase-Ins bei gleichzeitiger Trennung zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zu garantieren, da für bestimmte Emissionen (Ammoniak und Bremsabrieb) noch keine serienreife technischen Lösungen vorliegen und eine Überlastung der Zulassungsbehörden aufgrund der zum 1. Juli 2025 zu erwartenden Typgenehmigungen droht;
 4. dafür Sorge zu tragen, dass die Europäische Kommission die weiteren Detailregelungen zur neuen Abgasnorm Euro-7 auch über den Verordnungsweg und mit Beteiligung der Mitgliedstaaten sowie des Europäischen Parlaments und nicht über delegierte Rechtsakte umsetzt;
 5. im Sinne der sozialen Nachhaltigkeit darauf zu achten, dass durch die steigenden Anforderungen keine signifikante Verteuerung von Kleinwagen zu Lasten von Verbraucherinnen und Verbrauchern stattfindet;
 6. ebenfalls im Sinne der Nachhaltigkeit die möglichen Auswirkungen der neuen EU-Regulierung auf die Wettbewerbsfähigkeit sowie Arbeitsplätze in der Automobilindustrie ernsthaft zu prüfen und auch daran ihre Positionierung in Brüssel auszurichten;
 7. zu prüfen, ob die Regulierung von nicht abgasbezogenen Partikeln (Non-Exhaust Particle Emission) aus Reifen- und Bremsabrieb nicht besser im Rahmen der jeweiligen Systemgenehmigung zu verorten ist.

Berlin, den 28. Februar 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

