

## **Antrag**

**der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Till Mansmann, Dr. Jürgen Martens, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP**

### **Technologieoffenheit wahren – Elektromobilität nicht mit Euro 7 durch die Hintertür erzwingen**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Die EU-Abgasnormen haben einen erheblichen Beitrag zu besseren Abgaswerten von Fahrzeugen auf Europas Straßen geleistet. Sie haben deutliche Anreize gesetzt, um die Innovationskraft der Automobilwirtschaft stärker in die Bereiche Umwelt- und Gesundheitsschutz zu lenken. 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 Pkw 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, das bereits heute Pkw der höchsten EU-Abgasnorm einen deutlich geringeren Anteil an der Luftbelastung leisten als andere Faktoren wie etwa Industrieanlagen, Untergrundbahnen oder Reifenabrieb. Mit modernen Fahrzeugen, deren Verbrennungsmotoren den aktuellen Abgasnormen entsprechen, lässt sich die gesetzlich gebotene, sehr hohe Umgebungsluftqualität inzwischen problemlos einhalten. Die stetig sinkende Belastung mit NO<sub>x</sub> und anderen Schadstoffen 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 überzogene Verschärfung, wie in dem Gutachten für die Europäische Kommission für eine neue Euro-7-Abgasnorm vorgeschlagen, würde dagegen den bisherigen Entwicklungspfad unterbrechen und Verbrennungsmotoren faktisch verbieten. Dadurch würde die Zielsetzung, Luftbelastung und CO<sub>2</sub>-Ersparnisse im Pkw-Bereich zu erreichen, schwer beschädigt, da aktuell aufgrund weiterer Vorgaben wie den EU-Flottengrenzwerten primär batteriegetriebene E-Fahrzeuge eine Alternative bieten würden. Diese würden allerdings weder zu einer kurzfristigen signifikanten Einsparung von CO<sub>2</sub>, aufgrund des bestehenden Energie-Mixes sowie der energieintensiven Herstellung, führen noch aktuell zu einer massentauglichen Alternative zu bestehenden verbrennergetriebenen Pkw taugen, da die preislichen Unterschiede selbst mit massiver 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. So wird vor den Auswirkungen einer Politik aus Verboten und Überregulierung auf die bestehenden Wertschöpfungsketten gewarnt. Deutschland als führender Automobilstandort in Europa wäre davon besonders schwer betroffen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in einem Rechtsetzungsverfahren der EU zur Einrichtung einer neuen Abgasnorm Euro 7 dahingehend einzuwirken, dass ein faktisches Verbot von Verbrennungsmotoren vermieden wird und neben umwelt- und gesundheitspolitischen Zielen auch wirtschaftliche und soziale Aspekte angemessen Berücksichtigung finden;
2. darauf hinzuwirken, dass eine neue Abgasnorm Euro 7 auch weiterhin Technologieoffenheit bei der Antriebstechnik ermöglicht;
3. den Bundestag und den Bundesrat im Sinne des Artikels 23 Absatz 2 des Grundgesetzes umfassend und frühzeitig über die weiteren Beratungen auf EU-Ebene zu informieren.

Berlin, den 24. November 2020

**Christian Lindner und Fraktion**