



CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag • Platz der Republik 1 • 11011 Berlin

An die Mitglieder
der CDU/CSU-Fraktion
im Deutschen Bundestag

- im Hause -

Berlin, 15. Februar 2023

Aktuelle EU-Vorhaben im Bereich Umwelt und Mobilität

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

aktuell werden auf europäischer Ebene gleich mit mehreren umweltpolitischen Rechtsetzungsvorhaben Weichen für die Zukunft der Mobilität gestellt. Mit diesem Schreiben wollen wir hierüber einen Überblick geben und unsere Position dazu deutlich machen.

Aktuelle Rechtsetzungsvorhaben

CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Mit der finalen Abstimmung im Europaparlament am 14. Februar 2023 ist hier der europäische Rechtsetzungsprozess bereits abgeschlossen. Für Pkw und Transporter gilt nun eine Minderungsverpflichtung von 55 Prozent bis 2030 und von 100 Prozent bis 2035. Das heißt: ab 2035 dürfen neuzugelassene Fahrzeuge kein CO₂ mehr ausstoßen. Dies ist das faktische Verbot des Verbrennungsmotors. Die EVP-Fraktion im Europaparlament hat bis zuletzt versucht, diese Festlegung zu verhindern.

CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge

Am 14. Februar 2023 hat die EU-Kommission einen Vorschlag für die künftigen CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge und Busse vorgelegt. Zwar soll es hier formell kein Verbrenner-Ausgeben, die Reduktion der Emissionen soll bis 2030 gegenüber den bisherigen Vorschriften (-30 %) um die Hälfte höher liegen (-45 Prozent) und bis 2040 soll diese Einsparung dann sogar verdoppelt werden (-90%). Eine solche Grenzwertverschärfung entbehrt jeglicher technischer Machbarkeit. Bei Lkw und Bussen sind zudem viel längere Entwicklungszyklen notwendig. Die dafür notwendigen

Stefan Bilger MdB
Stellvertretender Vorsitzender
T 030. 227-73023
F 030. 227-2373023
steffen.bilger@bundestag.de

Ulrich Lange MdB
Stellvertretender Vorsitzender
T 030. 227-77990
F 030. 227-76990
ulrich.lange@bundestag.de

Dr. Anja Weisgerber MdB
Umweltpolitische Sprecherin
T 030. 227-79344
F 030. 227-76343
anja.weisgerber@bundestag.de

Thomas Bareiß
Verkehrspolitischer Sprecher
T 030. 227-73783
F 030. 227-76783
thomas.bareiss@bundestag.de

Platz der Republik 1
11011 Berlin
www.cducusu.de

Investitionskosten dürften so manchen Hersteller in Bredouille bringen. Es drohen massive Kostensteigerungen für Wirtschaft, Verbraucher und Kommunen.

Euro-7-Abgasnorm

Im November 2022 hat die EU-Kommission einen Vorschlag für eine Euro-7-Abgasnorm vorgelegt. Dadurch sollen die Emissionen aus Verbrennungsprozessen, Reifen und Bremsabrieb strenger reguliert werden. Der Vorschlag erfasst Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie schwere Nutzfahrzeuge und Busse gleichermaßen. Hoch umstritten sind die kurzen Umsetzungsfristen (Juli 2025 für PKW und leichte Nutzfahrzeuge sowie Juli 2027 für schwere Nutzfahrzeuge) sowie kaum machbare und realitätsferne Testrandbedingungen.

EU-Luftqualitätsrichtlinie

Ende Oktober 2022 hat die EU-Kommission einen Vorschlag zur Überarbeitung der EU-Luftqualitätsrichtlinie veröffentlicht. Darin ist eine spürbare Absenkung der Grenzwerte bei der Luftreinhaltung vorgesehen. So soll beispielsweise der zulässige durchschnittliche Jahreswert für Stickstoffdioxid von 40 Mikrogramm je Kubikmeter Luft auf 20 Mikrogramm gesenkt werden. Es drohen neue Fahrverbote in vielen Kommunen, längst überwunden geglaubte Diskussionen müssen neu geführt werden.

Unsere zentralen Kritikpunkte

Auch wenn es sich bei diesen Regulierungen um eigenständige Rechtsakte handelt, lässt sich doch in mehreren Punkten Kritik an allen diesen Vorhaben gleichermaßen üben:

1. Fehlende Technologieoffenheit

Die Klimaziele im Verkehrsbereich und die Ziele des europäischen Green Deal stellen eine zu große Herausforderung dar, als dass sie mit technologischer Verengung erreicht werden könnten. Mit synthetischen Kraftstoffen gibt es ergänzende Alternativen zur E-Mobilität, mit denen auch die Technologie des Verbrennungsmotors eine klimaneutrale Zukunft haben kann. Das gilt insbesondere für den Fahrzeugbestand und für die Mobilität im ländlichen Raum. Wenn die über 350 Mio. Autos, die 2030 EU-weit zugelassen und die mehrheitlich nach wie vor mit einem Verbrenner betrieben sein werden, ihren Beitrag zur Emissionsreduktion leisten sollen, dann geht das nur mit

technologischen Weiterentwicklungen im Bereich der Kraftstoffe. Moderne, klimaneutrale (!) Verbrennungsmotoren „Made in Europe“ spielen auch für den globalen Klimaschutz eine wichtige Rolle, denn schließlich wird allein aufgrund politischer Festlegungen in Europa die Nachfrage nach dieser Technologie anderswo auf der Welt nicht enden. Anders als von der FDP, die sich gerne als Retter des Verbrenners feiern lässt, behauptet, spielen diese Kraftstoffalternativen zumindest im nun fixierten EU-Regelwerk für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge jedoch keine Rolle mehr. Für die Dekarbonisierung wird hier einzig und allein auf die Karte E-Mobilität gesetzt. Dass so auch die Gefahr von neuen Importabhängigkeiten entsteht, wird offensichtlich billigend in Kauf genommen. Vor allem die Grünen lassen in Berlin wie in Brüssel wenig unversucht, dem Verbrenner auf jede erdenkliche Weise den Garaus zu machen. Das belegen die beiden grünen Bundesminister Lemke und Özdemir derzeit auf nationaler Ebene auch mit ihrem Kampf gegen Biokraftstoffe. Ob die Anrechenbarkeit alternativer und emissionsarmer Kraftstoffe wenigstens im Bereich der Lkw und Busse gelingt, werden die weiteren Verhandlungen zeigen müssen. Wie von der EU-Kommission vorgesehen ist es durchaus sinnvoll, bei Lkw für die Kurzstrecke auf Batterie- und für die Langstrecke auf Wasserstoffantrieb zu setzen. Auch hier sollte Europa sich aber nicht dem klimaneutralen Verbrenner mit synthetischen Kraftstoffen verschließen. Zudem ist fraglich, ob die Bundesregierung beim Wasserstoff in der Mobilität hinreichendes Engagement entwickelt. Bisher haben die grünen Minister Habeck und Lemke die Verwendung von Wasserstoff für Mobilität erfolgreich ausgebremst.

2. Fehlende Folgenabschätzung und Kosten-Nutzen-Analyse

Durch die EU-Regulierung werden die Kosten der individuellen Mobilität der Zukunft maßgeblich bestimmt. Zudem legen die Vorgaben ganz wesentlich Entwicklungspfade der europäischen Automobilindustrie fest, deren Herzkammer Deutschland ist. Umso wichtiger wäre es, dass Entscheidungen vorab auf ihre Kostenwirkungen hin überprüft werden – und zwar sowohl für den Nutzer als auch für die Unternehmen. Die bereits beschriebene Einschränkung der technologischen Pfade unterbindet den Wettbewerb der Konzepte und schadet so der Kosteneffizienz. Gerade für Kommunen und kommunale Verkehrsbetriebe wäre eine hinreichende Perspektive für Alternativen zu fossilen Kraftstoffen ein wichtiger Baustein für einen klimaneutralen Fuhrpark. Gleiches gilt für die Fahrzeuge von Unternehmen.

3. Mangelnder Realitätssinn

Übergangszeiträume, wie sie die EU-Kommission bei der Euro-7-Abgasnorm vorgeschlagen hat, zeugen von absoluter Unkenntnis der praktischen Abläufe: innerhalb von ein bis zwei Jahren können keine neuen Motoren oder Abgasreinigungssysteme entwickelt werden. Warum ein Hersteller dafür überhaupt Geld in die Hand nehmen sollte, wenn gleichzeitig in einem anderen Rechtsakt das Verbrenner-Aus beschlossen wird, bleibt schleierhaft. Von mangelndem Realitätssinn zeugen auch die Testbedingungen, die die EU-Kommission bei der Einhaltung der Abgasnormen künftig eingehalten wissen will: So muss das Abgasreinigungssystem beispielsweise bei einer Bergfahrt eines vollbeladenen Pkw mit Anhänger bei Vollgas und minus 10 Grad alle Grenzwerte einhalten. Das ist geradezu absurd. Dass die Realität oftmals besser ist, als uns Brüssel oder das von den Grünen geführte Bundesumweltministerium glauben machen wollen, zeigt ein Blick auf die Luftqualität in Deutschland: So hat das Umweltbundesamt dieser Tage bestätigen müssen, dass sich die Luftqualität auch 2022 weiterhin verbessert hat. Deutschlandweit sind kaum noch Überschreitungen der Grenzwerte zu beobachten. Dies ist auch das Ergebnis kluger politischer Maßnahmen, deutscher Ingenieurskunst und umfassender Investitionen in den Fahrzeugbestand. Die Antwort auf eingehaltene Grenzwerte kann nicht deren vorschnelle Absenkung sein.

4. Schwache deutsche Stimme in Europa

Die Bundesregierung agiert auch im Bereich der Umwelt- und Verkehrspolitik auf europäischer Ebene schwach – zuallererst, weil sie tief zerstritten ist. Zwar leistet das FDP-geführte Bundesverkehrsministerium Widerstand gegen eine weitgehend kritiklose Entgegennahme der europäischen Vorschläge, doch ist sie letztlich zu schwach, um wirksam etwas zu erreichen. Das hat sich bei der Diskussion um das Verbrennerverbot im Jahr 2035 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gezeigt: „Das Verbot des Verbrenners ist vom Tisch“, sagte Bundesverkehrsminister Wissing, als der EU-Umweltrat im Sommer vergangenen Jahres seine Position festgelegt hatte. Bis heute konnte er nicht darlegen, was er genau damit gemeint hat – und die jetzt final beschlossenen europäischen Rechtstexte geben das auch nicht her. Bundesumweltministerin Lemke verfolgt für die Grünen eine wenig überraschende Linie – frei nach dem Motto: „Gut ist das, was dem Verbrenner schadet.“ Hierfür nimmt sie Einschränkungen der Mobilität und industrielle Strukturbrüche billigend in Kauf.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir werden die weiteren
Rechtsetzungsprozesse auf europäischer Ebene, aber insbesondere auch die
Positionierung der Bundesregierung weiterhin aufmerksam verfolgen,
intensiv begleiten und – wenn nötig – konstruktiv kritisieren. Unser
gemeinsames Anliegen muss sein, dabei stets eine klare Botschaft zu setzen:
Umwelt- und Klimaschutz brauchen nicht nur Ambition, sondern auch
Augenmaß und Realitätssinn. Alles andere scheitert an fehlender Akzeptanz
und Machbarkeit.

Mit freundlichen Grüßen

