



Antrag

der Abgeordneten **Gerd Mannes, Franz Bergmüller, Uli Henkel, Martin Böhm, Ferdinand Mang, Josef Seidl, Katrin Ebner-Steiner** und **Fraktion (AfD)**

Mindestens AGVES-Empfehlungen zur Euro-7-Abgasnorm anwenden – umweltfreundlichen und innovativen Verbrennungsmotor ermöglichen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf allen Ebenen mindestens für die Anwendung der Empfehlungen der europäischen Advisory Group on Vehicle Emission Standards (AGVES) zur Abmilderung der Vorgaben der Euro-7-Abgasnorm einzusetzen.

Begründung:

Nach neuesten Empfehlungen der europäischen AGVES sollen die ursprünglich angeordneten Verschärfungen der Euro-7-Abgasnorm abgemildert werden. Somit können auch weiterhin Autos mit Verbrennungsmotoren zugelassen werden¹.

Der VDI (VDI = Verein Deutscher Ingenieure)², ZDK (ZDK = Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe)³ und ADAC (ADAC = Allgemeiner Deutscher Automobil-Club)⁴ kritisierten die geplante Verschärfung der Euro-7-Abgasnorm als klimaschädlich, industriefeindlich und nichttechnologieoffen.

Eine drastische Verschärfung der Euro-7-Abgasnorm, würde ein faktisches Verbot des Verbrennungsmotors und dessen innovativer abgaseinsparender Weiterentwicklung bedeuten, obwohl E-Autos in ihrem Lebenszyklus mit dem gegenwärtigen und mittelfristigen deutschen Strommix mehr CO₂ und andere Schadstoffe produzieren als konventionelle Verbrenner^{5,6}.

¹ Wilkens A. (2021). Abgasnorm Euro 7: VDA sieht kein Verbrenner-Verbot mehr kommen. URL: <https://www.heise.de/news/Abgasnorm-Euro-7-VDA-sieht-kein-Verbrenner-Verbot-mehr-kommen-6011063.html>

² VDA (2020). Grundsätzliche Erwägungen zu „Euro 7/VI“. URL: <https://www.vda.de/de/services/Publikationen/grunds-tzliche-erw-gungen-zu-%22euro-7-vii%22.html>

³ ZDK (2020). Nicht realisierbare Euro 7-Grenzwerte bringen mehr Schaden als Nutzen. URL: <https://www.kfzgewerbe.de/presse/pressemeldungen/zdk-nicht-realisierbare-euro-7-grenzwerte-bringen-mehr-schaden-als-nutzen.html>

⁴ ADAC (2020). How clean are current diesel vehicles. URL: https://assets.adac.de/image/upload/v1617962522/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Test_report_How_clean_are_current_diesel_vehicles_EN_rrudqk.pdf

⁵ Sinn H.W. (2020). Möglichkeiten und Grenzen der europäischen Energiewende – Perspektive eines Volkswirtes. ifo Institut. München. URL: <https://www.hanswernersinn.de/en/node/3208>

⁶ VDI (2020). Ökobilanz von Pkws mit verschiedenen Antriebssystemen. URL: https://www.vdi.de/fileadmin/pages/vdi_de/redakteure/vor_ort/bv/braunschweiger-bv/news/News_BV/VDI-Studie_Oekobilanz-Pkw_Internet.pdf

Die Wertschöpfungsstruktur auf Basis des Verbrennungsmotors ist für die internationale Wettbewerbsfähigkeit, den Arbeitsmarkt und die Innovationsaktivität in Deutschland und Bayern von zentraler Bedeutung. Im Jahr 2019 machten die 235 bayerischen Betriebe mit 206 Tsd. Beschäftigten und einem Umsatz von 117 Mrd. Euro fast 16 Prozent der Bruttowertschöpfung und 11 Prozent der Beschäftigung in Bayern aus⁷. Laut Studien des ifo Instituts, hängen mehr als 600 000 deutsche Industriearbeitsplätze, rund 130 000 Arbeitsplätze in kleinen und mittleren Unternehmen und ca. 13 Prozent (Euro 48 Mrd.) der Bruttowertschöpfung direkt und indirekt vom Verbrennungsmotor ab⁸. Der Wandel hin zur Elektrobatterie hingegen, welche hauptsächlich in Asien produziert werden wird, wird allein die bayerischen Kfz-Zulieferer ca. 55 000 Arbeitsplätze bis zum Jahr 2025 kosten⁹.

Eine nicht so drastische Verschärfung der Euro-7-Abgasnorm ist auch deshalb vorteilhaft, weil Verbrennungsmotoren trotz aller staatlichen Maßnahmen auch weiterhin Verbreitung im in- und v. a. ausländischen Mobilitätssektor haben werden. Prognosen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) für das Jahr 2030 gehen davon aus, dass – bei einem Bestand von dann 10 bis 13 Mio. Elektroautos – weiterhin über 70 Prozent der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ausgestattet sein werden¹⁰. Die weltweite Nachfrage nach Verbrennungsmotoren soll bis zum Jahr 2025 um 4,9 Prozent jährlich steigen¹¹.

Eine Umsetzung der Empfehlungen der AGVE gibt der bayerischen Automobilindustrie die Planungssicherheit, den Verbrennungsmotor technologieoffen weiterzuentwickeln. Somit können auch die technologischen Innovationen bei den umweltfreundlichen synthetischen Treibstoffen (Drs. 18/14003) vorangetrieben werden.

⁷ Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi) (2020). Industriebericht Bayern 2020. URL: <https://www.bayern.de/industrievericht-bayern-2020/>

⁸ ifo Institut (2017). Auswirkungen eines Zulassungsverbots für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor. URL: <https://www.ifo.de/publikationen/2017/monographie-autorenschaft/auswirkungen-eines-zulassungsverbots-fuer>

⁹ BHK und ifo Institut (2019). Fahrzeugbau – wie verändert sich die Wertschöpfungskette? München. URL: <https://www.ifo.de/en/publikationen/2019/monograph-authorship/fahrzeugbau-wie-veraendert-sich-die-wertschoepfungskette>

¹⁰ DLR (2019). Studie Tankstelle der Zukunft. Mobilitätstrends 2040. URL: https://www.aral.de/content/dam/aral/business-sites/de/global/retail/presse/pressemitteilungen/2019/Aral_Studie_Tankstelle_der_Zukunft_2019.pdf

¹¹ Grand View Research (2018). Internal Combustion Engine Market Size, Share & Trends Analysis Report 2018 – 2025. URL: <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/internal-combustion-engine-market>