

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Europa und Internationales

**zu der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr
vom 23. Januar 2023
– Drucksache 17/3979**

**Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten;
hier: Verordnungsentwurf für die neue Euro-7-Norm
COM(2022) 586 final (BR 665/22)**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

von der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr vom 23. Januar 2023 – Drucksache 17/3979 – Kenntnis zu nehmen.

25.1.2023

Der Berichterstatter:

Thomas Marwein

Der Vorsitzende:

Willi Stächele

Bericht

Der Ausschuss für Europa und Internationales beriet öffentlich die Mitteilung des Ministeriums für Verkehr, Drucksache 17/3979, in seiner 18. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 25. Januar 2023.

Abg. Niklas Nüsse GRÜNE brachte vor, der Vorschlag der EU-Kommission für die neue Norm Euro 7 sei im Großen und Ganzen zu begrüßen. Luftreinhaltung und die Senkung von Emissionen von Fahrzeugen seien ein großes Thema, das in der Vergangenheit im Landtag schon öfter behandelt worden sei.

Hinsichtlich der Kritik, die es seitens der baden-württembergischen Autohersteller an Detailregelungen dieses Verordnungsvorschlags gebe, setze er darauf, dass es mithilfe der Innovationskraft der baden-württembergischen Autobauer gelingen werde, eine Lösung zu finden.

Seines Erachtens sei der Verordnungsvorschlag im Großen und Ganzen gut. So werde z. B. durch eine Senkung der Grenzwerte auch der Katalog der betroffenen Luftschadstoffe erweitert, was ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz, Umweltschutz und zur Luftreinhaltung sei.

Wie auch der Unterrichtung des Landtags zu entnehmen sei, gelte es letztlich, das wissenschaftlich Mögliche mit dem wirtschaftlich Sinnvollen in Einklang zu bringen. Auch hier habe er großes Vertrauen, dass das funktionieren werde.

Ihn interessiere, inwiefern sich hier der großflächige Umstieg auf Elektromobilität bei Pkws, leichten und schweren Nutzfahrzeugen schon widerspiegeln würde. Das sei in der Vergangenheit unter den Autoherstellern unterschiedlich stark gewichtet worden.

Abg. Tobias Vogt CDU legte dar, zum einen benötige die Automobilindustrie derzeit jeden Euro, den sie investieren könne, für den Ausbau der Elektromobilität bzw. den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Da fehle das Geld, das jetzt in die Euro-7-Technik investiert werden müsse. Möglicherweise wirke sich das negativ auf die Investitionen in die Elektromobilität aus. Unterschwellig stelle sich auch die Frage, ob das tatsächlich so ambitioniert nötig gewesen wäre, wenn 2035 ohnehin das Ende der Verbrennertechnologie kommen solle.

Zum anderen sei in Gesprächen mit Vertretern der Automobilindustrie aber auch zu vernehmen, dass sich die Automobilindustrie bereits auf den Weg gemacht habe. Bis zur geplanten Einführung der Euro-7-Abgasnorm im Jahr 2025 bleibe nicht viel Zeit. Die Investitionen seien getätigt. Ein Stopp des Ganzen könnte unter Umständen auch enorme finanzielle Verluste für die Branche mit sich bringen.

Das sei in gewisser Weise eine Zwickmühle. Seines Erachtens bleibe gar nichts anderes übrig, als quasi von der Seite zuzuschauen und es laufen zu lassen.

Abg. Alena Trauschel FDP/DVP bat um Auskunft, wie geplant sei, die Branche bei der Transformation im Hinblick auf die Bestandsflotte politisch zu begleiten.

Überdies interessiere sie, wem die Emissionsüberschreitungen über das On-Bord-Monitoring-System übermittelt würden und wer für die Sicherheit bei der Datenübermittlung und den Datenschutz verantwortlich sei.

Abg. Emil Sänze AfD äußerte, nach seinem Eindruck sei die Mitteilung an Euphemismus nicht zu überbieten. Es gebe eindeutige Aussagen der Automobilindustrie, dass die Ziele gar nicht zu erreichen seien, und trotzdem werde das in Gang gesetzt.

Darüber hinaus werde hier ein gigantisches Überwachungsszenario gegenüber den einzelnen Bürgern aufgebaut. Schon bei heutigen Überwachungssystemen in den Autos komme es zu Meldeverfahren. Das gebe es schon länger. Für ihn stelle sich die Frage, wie weit mit solchen Normierungen noch gegangen werde, die sich mit dem Ziel der CO₂-Einsparung tarnten und in die Überwachung der Bürger hineingingen. Für ihn sei dieses Papier ein Skandal. Das müsse hier im Parlament auch hinreichend diskutiert werden.

Staatssekretär Florian Hassler führte aus, das Thema „Neue Euro-7-Norm“ sei von großem Interesse. Die Landesregierung begrüße das langfristige Ziel der EU und auch das Ziel, das mit dem vorliegenden Verordnungsvorschlag verfolgt werde, giftige und klimawirksame Schadstoffe im Verkehr weiter zu minimieren und perspektivisch auszuschließen. Gerade in Stuttgart sei diese Debatte über Jahre geführt worden. Es sei bekannt, wie wichtig das Thema sei und dass es möglich sei, da voranzukommen. Deswegen sei es gut, hier ambitioniert vorzugehen und sich durch eine gute Gesetzgebung möglicherweise einen Technologievorsprung gegenüber anderen Regionen zu erarbeiten.

Gleichzeitig müsse bei so einem Vorschlag in der Tat das technisch Mögliche mit dem wirtschaftlich Sinnvollen in Einklang gebracht werden. Der Vorschlag der Kommission müsse daher sehr genau analysiert werden, auch im Hinblick darauf, wo es aus Sicht Baden-Württembergs noch Nachjustierungsbedarf gebe. Diesen sehe die Landesregierung bei den Testrandbedingungen. Es sei etwas anderes, ob ein Automobil die Ziele bei außergewöhnlichen Bedingungen wie beispielsweise dem Erklimmen eines 2 000 m hohen Berges oder im normalen Stadt- oder Landverkehr erreichen müsse.

Überdies sei es für die baden-württembergische Industrie sehr wichtig, Planungssicherheit und -klarheit zu haben. Daher sehe er den Vorschlag der Kommission, dass in den nächsten fünf Jahren noch mal nachjustiert werde, durchaus kritisch.

Auch im Hinblick auf die vorgeschlagenen Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge müsse noch einmal in die Diskussion gegangen werden. Alle Hersteller sagten, dass es schwierig sein werde, den Vorschlag so, wie er vorgelegt worden sei, umzusetzen.

Ansonsten sei auch er der Meinung, dass mit dem Ende des Verbrennungsmotors für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2035 ein klares Ziel definiert worden sei. Jetzt müsse geschaut werden, dass auf dem Weg zu diesem Ziel der Hochlauf der Elektromobilität unterstützt werde und die Rahmenbedingungen geschaffen würden.

Mit der Ladesäuleninfrastruktur sei in Baden-Württemberg bereits eine gute Grundlage gelegt worden. Es reiche aber nicht, wenn es diese gute Infrastruktur nur in Baden-Württemberg gebe. Das müsse über ganz Europa ausgerollt werden. 60 % der Ladesäulen in der Europäischen Union befänden sich in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden. Das helfe Personen, die grenzüberschreitend unterwegs seien bzw. in Urlaub führen nicht. Da brauche es Anstrengungen, um diesen Prozess zu flankieren.

Auch im Bereich der Beihilferegeln brauche es Änderungen. Um den Transformationsprozess in der Automobilwirtschaft zum Erfolg zu führen, müsse es auch gelingen, Unternehmen, die für diesen technologischen Wandel wichtig seien, anzusiedeln. In den vergangenen Jahren sei immer wieder festgestellt worden, dass Baden-Württemberg da auch wegen des europäischen Beihilferechts ins Hintertreffen gerate. Denn andere Regionen könnten bei einer Standortentscheidung unterstützen. Baden-Württemberg habe nun mal keine strukturschwachen Regionen. Das Beihilferecht schließe daher Unterstützungen aus.

Diese Punkte seien ihm bei der Frage nach der politischen Flankierung wichtig. Er habe darüber auch auf dem Strategiedialog Automobilwirtschaft in Brüssel mit dem Kommissar für Binnenmarkt und Dienstleistungen schon sehr intensiv diskutiert. Auch gebe es ein Punktepapier, in dem die baden-württembergischen Positionen zusammengestellt worden seien.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr ergänzte, was die Frage nach dem On-Bord-Monitoring betreffe, so finde eine Übermittlung von Fahrzeugdaten zu bestimmten Fahrzeugfunktionen – Motorfunktionen, in den Fahrzeugen verbaute Sensoren – aus den einzelnen Fahrzeugen heraus schon seit vielen Jahren statt. Damit verknüpft sei nicht das Übertragen personenbezogener bzw. personenbeziehbarer Daten. Das sei auch nicht Gegenstand des vorliegenden Verordnungsentwurfs.

Abg. Katrin Steinhülb-Joos SPD wies darauf hin, bei der Infrastruktur gebe es noch gewaltige Probleme. So ähnelten die Genehmigungsverfahren für Schnellladehubs denen von Tankstellen. Das könne nicht sein. Hier müsse dringend nachgebessert werden.

Abg. Julia Goll FDP/DVP gab zu bedenken, der breiten Öffentlichkeit, vielleicht auch der breiten politischen Öffentlichkeit sei wohl erst im Zuge der Diesellabgasverfahren aufgefallen, wie hoch die Anforderungen tatsächlich seien und wie schwierig sie einzuhalten seien. Sie wolle sich jetzt gar nicht dazu äußern, wie die Hersteller jeweils vorgegangen seien, um die Werte einzuhalten. Aus ihrer langjährigen richterlichen Erfahrung mit Klagen rund um die Einhaltung von Euro-Normen wisse sie jedoch, dass beileibe nicht nur diejenigen, die immer durch die Medien gegangen seien, weil ihnen Trickserei vorgeworfen und teilweise auch nachgewiesen worden sei, betroffen gewesen seien. Das seien auch andere Hersteller gewesen. Davon sei kaum einer ausgenommen gewesen.

Es müsse daher, wie der Herr Staatssekretär bereits gesagt habe, unbedingt darauf geachtet werden, dass die Anforderungen realistisch seien. Deutschland, insbesondere Baden-Württemberg, habe hier die absolute Kompetenz und das Wissen

versammelt. Es müsse sichergestellt werden, dass das auch in die Entscheidungsgremien in Brüssel eingespeist werde.

Ansonsten gebe es wieder eine unrealistische Norm, die überhaupt nicht eingehalten werden könne, was dann bei allen zu Unzufriedenheit führe, vor allem auch im Hinblick auf die tatsächlichen Abgaswerte, die dann festgestellt würden.

Große Bedenken habe sie auch, ob die Haltbarkeitsanforderungen tatsächlich so einzuhalten seien. Es stelle sich auch die Frage, was eigentlich die Folge sei, wenn sie nicht eingehalten würden.

Es müsse daher darauf geachtet werden, dass das Land nicht in die nächsten großen, auch rechtlichen Schwierigkeiten hineinlaufe. Das wäre auch ein unglaublicher wirtschaftlicher Schaden. Denn allein in den ersten Jahren dieser Dieselabgasklagen seien von Rechtsschutzversicherungen 4 bis 5 Milliarden € aufgewendet worden, ganz abgesehen von den Gutachterkosten. Hier müsse also auch der wirtschaftliche Aspekt berücksichtigt werden.

Abg. Josef Frey GRÜNE wollte die Einschätzung des Verkehrsministeriums wissen, inwieweit mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf neue Möglichkeiten eröffnet würden, zukünftige Betrügereien einzuschränken.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr erläuterte, der Entwurf dieser neuen Verordnung eröffne in der Tat Möglichkeiten, durch klarere, eindeutige Grenzwertsetzungen für verschiedene Aspekte auch nachvollziehbare Grenzwerte zu haben, die unter geänderten Testbedingungen erfasst und vor allem auch die Differenzen aus der alten Euro-6-Norm beheben sollten.

Die Vorbeugung von Möglichkeiten der Manipulation sei ein weiteres übergeordnetes Ziel in diesem Verordnungstext. So seien auch Thermofenster und das Kaltstartverhalten in diesem neuen Verordnungstext so angepasst, dass Manipulationen vorgebeugt werden solle.

Ohne förmliche Abstimmung empfahl der Ausschuss für Europa und Internationales dem Plenum, von der Mitteilung Drucksache 17/3979 Kenntnis zu nehmen.

27.1.2023

Marwein