



Antrag

Fraktion AfD

Bestandsgarantie für alle Arten von Verbrennungsmotoren bis 2050 - ideologiefreie Debatte gewährleisten - deutschen Automobilbau vor Raubbau schützen

Der Landtag möge beschließen:

1. Die Landesregierung setzt sich im Bundesrat für eine Bestandsgarantie aller Arten von Verbrennungsmotoren bis 2050 ein.
2. Sie wendet sich gegen die Benachteiligung von Verbrennungsmotoren und die Verhängung von Fahrverboten.
3. Sie gewährleistet eine ideologiefreie Debatte, um den deutschen Automobilbau vor kurzfristigen klimapolitischen Eingriffen zu schützen und wettbewerbsfähig zu halten.

Begründung

Am 19. Juli hat die 13. Kammer des Verwaltungsgerichtes Stuttgart der Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen das Land Baden-Württemberg stattgegeben und damit ein Diesel-Fahrverbot ab dem 1. Januar 2018 als Maßnahme zur Senkung der Stickstoffdioxid-Emissionen ins Gespräch gebracht. Damit urteilte das Stuttgarter Gericht im Sinne des willkürlichen EU-Grenzwertes für NO₂ von 40 µg/m³ und sieht bei einer Überschreitung ein komplettes Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge als rechtmäßig an.

Dabei wird politisch die Gefährlichkeit von NO₂ bewusst mit zweierlei Maß bewertet. Während im Straßenverkehr der EU-Grenzwert von 40 µg/m³ gilt, wird einer erwachsenen Arbeitskraft am Arbeitsplatz hingegen bis zu 950 µg/m³ als maximale Arbeitsplatzkonzentration zugemutet. Die Absurdität der Gefahreinstufung macht ihre Unverhältnismäßigkeit deutlich.

Durch ein absolutes Fahrverbot von Diesel- und Benzinfahrzeugen ab 2030, so wie die Grünen es auf ihrem Bundesparteitag in Berlin am 17. Juni beschlossen haben,

(Ausgegeben am 13.12.2017)

droht Millionen von Fahrzeughaltern die Enteignung. Dabei werden die Grünen noch durch den Beschluss des Bundesrates 387/16 vom 23. September 2016 gestützt. Gerade jetzt ist es jedoch nötig, das Vertrauen in Verbrennungsmotoren wiederherzustellen und die auf dem Diesel-Gipfel beschlossenen Umrüstungen einzufordern.

Nach den offiziellen Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 1. Januar 2017 sind in Deutschland 62,6 Millionen Kraftfahrzeuge und Anhänger zugelassen, darunter beträgt der Fahrzeugbestand an Personenkraftwagen 45,8 Millionen. Die zwei mit Abstand häufigsten Kraftstoffarten unter den Pkws sind Benzin (65,5 Prozent) und Diesel (32,9 Prozent). Zwar sind die größten Anteile noch den Euro-Klassen 4 und 5 zuzuordnen, jedoch hat sich die Anzahl der Pkw mit der Emissionsklasse 6 (80 mg/km) auf über 6,1 Millionen (13,4 Prozent) nahezu verdoppelt.

Zudem fungiert der Diesel als Grundlage des Wirtschaftsverkehrs. Während die Pkw privater Halter nur etwa zu 28 Prozent mit Diesel betrieben werden, setzen gewerbliche Halter zu 67 Prozent auf diesen Kraftstoff. Laut einer Studie der Deutschen Industrie- und Handelskammer hat dieses Übergewicht folgenden Grund. Der Dieselmotor hat entscheidende Vorteile gegenüber dem Ottomotor, so ist der Wirkungsgrad des Selbstzünders aufgrund der höheren Verdichtung besser. Durch die fehlende Drosselung entstehen weniger Ladungswechselperluste und damit auch ein geringerer Kraftstoffverbrauch, zudem ist ein Dieselmotor langlebiger. Da gewerbliche Fahrzeuge mit 72 Kilometern am Tag durchschnittlich mehr als doppelt so viel Fahrleistung erbringen wie private Pkw (33 km pro Tag), liegt die Wahl des Diesels für Unternehmen nahe. Nutzfahrzeuge und Busse werden fast ausschließlich als Diesel angeboten (96 Prozent). Insgesamt ist der Wirtschaftsverkehr für eine Fahrleistung von 27,4 Prozent in ganz Deutschland verantwortlich. 60 Prozent dieser Fahrten werden zum Transport von Waren oder für die Erbringung von Dienstleistungen mit dem Pkw bestritten.

Sind Unternehmen von der Erweiterung einer Umweltzone betroffen, kommen auf sie die Zusatzkosten der Modernisierung ihrer Fahrzeuge zu. Diese umfassen Wertverlust, Anschaffungs- sowie Verkaufskosten. Laut der Studie der Deutschen Industrie- und Handelskammer ist im Jahr 2020 mit einer Belastung der Wirtschaft von insgesamt über 5 Milliarden Euro zu rechnen. Aufgrund der deutlich höheren Anzahl der Pkw, würde die Belastung der privaten Haushalte mit ca. 16 Milliarden Euro weit größer ausfallen.

Zudem würde die Ausgrenzung des Diesels die CO₂-Emissionen nicht senken, sondern erhöhen, da E-Autos in ihrem Lebenszyklus betrachtet, höhere CO₂-Emissionen haben. Hierbei sei auf eine Studie der Technischen Universität Dresden verwiesen, die den Material- und Treibstoffbedarf, den Verwertungs- und Wartungsaufwand sowie die Laufleistung von drei identischen Fabrikaten unterschiedlicher Antriebsart analysierte: „Die Herstellung des Akkumulators ist augenscheinlich sehr emissionsintensiv, da sowohl der Emissionswert der Materialbereitstellung als auch des Fahrzeugbaus beim E-Golf essenziell höher ist. Im Zuge der Herstellung insgesamt fallen beim E-Auto etwa 77 % mehr Emissionen an als beim Dieselfahrzeug.“

Die Diskreditierung des Dieselmotors und die nicht wissenschaftlich geführte Diskussion zu Fahrverboten haben schon jetzt dazu geführt, dass Volksvermögen vernichtet wurde. Laut Erhebungen der Deutschen Automobil Treuhand ist der Wiederver-

kaufswert von Dieselfahrzeugen infolge einer undifferenzierten Politik massiv gesunken, dies führt zu einer „Enteignung“ der Besitzer.

Die Politik darf nicht einseitig bestimmte Technologien durch Subventionen fördern oder behindern. Ebenso können politische Entscheidungen keine technischen Innovationen vorwegnehmen. Planwirtschaftliche Entscheidungsprozesse widersprechen den grundsätzlichen Entwicklungen des freien Marktes.

Laut einer Studie des Ifo-Instituts, gefährdet der erzwungene Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor ca. 600.000 Arbeitsplätze. So arbeiten 457.000 Menschen in der Autoindustrie und stellen Teile her, die nur für Verbrennungsmotoren benötigt werden, sie bauen beispielsweise Benzin- oder Dieselmotoren, aber auch Abgasreinigungssysteme. Hinzu kommen 163.000 Mitarbeiter, die in Bereichen beschäftigt sind, die indirekt an den Verbrennungsmotor gekoppelt sind. Dazu gehören zum Beispiel die Kraftstoffproduktion, aber auch die Fertigung von Schaltgetrieben, die beim Elektromotor deutlich weniger komplex sind als bei Benzin- oder Dieselmotoren. Damit wären laut der Studie rund zehn Prozent aller deutschen Industriejobs von dem geforderten Verbot von Verbrennungsmotoren betroffen. Mehr als 130.000 Stellen halten die Ifo-Forscher für besonders bedroht, weil die betroffenen Mitarbeiter in kleinen und mittleren Unternehmen beschäftigt sind. Dort werde es „im Vergleich zu Großunternehmen deutlich schwerer fallen, parallel oder alternativ zur Produktion von Verbrennerkomponenten auf Produkte und Geschäftsfelder für Elektrofahrzeuge umzustellen“, heißt es in der Untersuchung.

Um Vertrauen wiederzugewinnen, muss die Politik nun eine Garantie für alle Arten von Verbrennungsmotoren bis 2050 abgeben.

André Poggenburg
Fraktionsvorsitzender