

01.10.2019

Antrag

der Fraktion der AfD

Bürger in NRW vor Bevormundung und Abzocke schützen – Belastungen durch das „Klimakabinett“ stoppen!

I. Ausgangslage

Das sogenannte Klimakabinett wurde von der Bundesregierung im März 2019 eingesetzt. Es handelt sich um ein Gremium, welches ohne Beteiligung des Parlaments installiert wurde, und das am 20. September 2019 die Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen hat. Dieses sogenannte Klimapaket besteht aus einem Bündel an Subventionsprogrammen, einer zusätzlichen CO₂-Bepreisung und diversen Technologieverböten wie zum Beispiel dem Verbot von Ölheizungen ab dem Jahr 2026. Daneben gibt es Versprechungen von Steuergeschenken sowie Drohungen von Maßnahmen zur Einhaltung von willkürlichen CO₂-Reduktionszielen.

Laut dem Fachbericht 95 des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV)- wurden 2017 insgesamt 274,7 Mio. t CO₂-Äquivalente in Nordrhein-Westfalen emittiert.¹ Das entspricht einer Reduktion von 55,9 Mio. t CO₂-Äquivalente innerhalb von zehn Jahren, wovon alleine der nordrhein-westfälische Energiesektor durch die Stilllegung von konventionellen Kraftwerken in Höhe von 47,3 Mio. t CO₂-Äquivalente notgedrungen beitragen musste, obwohl die Gefahren für die deutsche Versorgungssicherheit immer mehr ins Bewusstsein der Öffentlichkeit dringen.^{2,3}

¹ https://www.lanuv.nrw.de/fileadmin/lanuvpubl/3_fachberichte/LANUV-Fachbericht_95_WEB.pdf, abgerufen am 26.09.2019 um 15:23 Uhr.

² <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-5075.pdf>, abgerufen am 26.09.2019 um 15:27 Uhr.

³ Allein im Juni 2019 kam es zu drei kritischen Situation im Stromnetz Deutschlands, vgl. dazu <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Stromnetz-stand-kurz-vor-dem-Kollaps-article21120145.html>, abgerufen am 26.09.2019 um 16:58 Uhr.

Datum des Originals: 01.10.2019/Ausgegeben: 01.10.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Dagegen verzeichnet das Umweltbundesamt im gleichen Zeitraum über die gesamtdeutsche Emissionsentwicklung einen Rückgang von nur insgesamt 67,3 Mio. t CO₂-Äquivalente.⁴ Die deutschen Emissionsreduktionen der letzten zehn Jahre sind also fast ausschließlich das Ergebnis der NRW-Abschaltungspolitik und Arbeitsplatzvernichtungsstrategie im Energiesektor. Alleine im letzten Vorjahr sanken die Emissionen des Landes NRW laut dem letzten LANUV-Fachbericht um mehr als 7 Mio. t CO₂-Äquivalente durch die Stilllegungen der Kraftwerke Vorerde, Elverlingsen und Bochum, des Heizkraftwerks I Duisburg, des Kraftwerks Lünen, der Heizkraftwerke Wuppertal-Elberfeld und Köln-Südstad sowie die Überführung der Blöcke P und Q des Kraftwerk Frimmersdorf in die Sicherheitsbereitschaft.

Die lokal in NRW bzw. Deutschland eingesparten CO₂-Emissionen im Stromsektor führen ohnehin zu keiner Reduktion der EU-weiten CO₂-Emissionen, da diese durch den bereits bestehenden Handel von CO₂-Zertifikaten begrenzt sind.

Mit ihrem Klimapakett beabsichtigt die Bundesregierung, sich bei der EU-Kommission für einen sektorübergreifenden Zertifikatehandel einzusetzen und noch mehr Non-Emitting Trading System (ETS) -Sektoren in das ETS zu integrieren.

Bereits jetzt sorgt die massive Regulierung im Verkehrssektor für eine enorme Belastung der Automobilhersteller. So dürfen diese gem. EU Vorgaben⁵ ab dem Jahr 2021 nur noch Autos mit einem durchschnittlichen Verbrauch von maximal 3,6 Liter Diesel bzw. 4,1 Liter Benzin auf 100 Kilometer⁶ verkaufen. Ansonsten drohen den Herstellern Strafen in der Höhe von mehreren Milliarden Euro. Die von der EU festgelegten Verbrauchsvorgaben sinken zudem bis zum Jahr 2030 nochmals drastisch auf rechnerisch 2,2 Liter Diesel auf 100 km. Eine zusätzliche Einbindung des Verkehrssektors in ein CO₂-Handelssystem ist auf der Produktionsseite nicht nur kontraproduktiv, sondern schädlich.

Ebenso ist eine weitere Erhöhung des ohnehin bereits massiv besteuerten Benzins und Diesels unverhältnismäßig. Schon jetzt entspricht die Energiesteuer⁷ inkl. Mehrwertsteuer auf den Benzinpreis rechnerisch einer CO₂-Steuer von mehr als 300 Euro pro Tonne CO₂ und übersteigt damit selbst den von der Bundesregierung für 2026 maximal vorgesehenen Preis von 60 Euro pro Tonne CO₂ um ein Beträchtliches.

Die Einführung einer nationalen CO₂-Bepreisung für den Industriesektor hätte unabsehbare Folgen für die nordrhein-westfälische Wirtschaft. Das trifft im Besonderen auf die chemische Industrie zu, in welcher prozessbedingt CO₂ entsteht. Aber auch die Zementindustrie wäre durch die Einbeziehung in einen CO₂-Handel empfindlich betroffen und eine Einpreisung von CO₂-Zertifikaten würde die Endverbraucherpreise beim Bauen deutlich erhöhen.

Eine Einbindung von Sektoren in ein EU- weites CO₂-Handelssystem kann nur funktionieren, wenn alle bereits mit der Emission von CO₂ korrelierenden nationalen Steuern abgeschafft werden. Es ist aber nicht erkennbar, dass die Bundesregierung im Gegenzug alle Energiesteuern abschaffen wird.

Ein Technologieverbot – wie beispielsweise das Verbot von Ölheizungen ab dem Jahr 2026 – widerspricht einer innovativen, technologieoffenen Gesellschaft und belastet die Bürger mit einem Eingriff in ihre Eigentumsrechte.

⁴ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/8_tab_thg-emikat_2019_0.png, abgerufen am 26.09.2019 um 15:23 Uhr.

⁵ Basierend auf den Verordnungen EG 443/2009, EG 510/2011 und EG 631/2019.

⁶ 3,6 Liter Diesel bzw. 4,1 Liter Benzin auf 100 km entsprechen einer CO-Emission von 95 Gramm pro km. Relevant zur Erfüllung der EU Vorgaben ist der Flottendurchschnitt. Zur Umrechnung von Treibstoff und CO₂ vgl. <https://www.deutsche-handwerks-zeitung.de/kraftstoffverbrauch-in-co2-ausstoss-umrechnen/150/3097/57956>, abgerufen am 26.09.2019 um 15:59 Uhr.

⁷ Im Volksmund ist die Energiesteuer auf Benzin und Diesel auch als Mineralölsteuer bekannt.

II. Der Landtag stellt fest,

1. dass nationale Maßnahmen zur CO₂-Reduktion innerhalb eines eingebundenen EU-weiten CO₂-Zertifikatesystems ineffizient sind und zu einer Verschwendung von volkswirtschaftlichem Vermögen führen;
2. dass die Bürger bereits jetzt über die Energiesteuer auf Benzin und Diesel massiv belastet sind;
3. dass die Automobilindustrie bereits jetzt empfindlich durch die EU-Regulierung sowie den extrem hohen Energiepreisen und der immer weiter abnehmenden Versorgungssicherheit in Deutschland beschwert ist;
4. dass eine national forcierte Verteuerung von Energie den Druck auf die energieintensive Industrie erhöhen wird, so dass eine Abwanderung dieser Industrie und ein daraus resultierender Verlust von sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen beschleunigt werden;
5. dass CO₂ zur Entwicklung allen Lebens auf der Erde einen unverzichtbaren Lebensbaustein darstellt und
6. dass durch die Erhöhung des CO₂ in der Atmosphäre das Pflanzenwachstum auf der Erde bedeutend unterstützt werden wird.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. sich mit einer Bundesratsinitiative für den Erhalt von Arbeitsplätzen in der Industrie einzusetzen und sich gegen das sogenannte Klimapaket des Klimakabinetts zu positionieren;
2. sich für den Erhalt der Arbeitsplätze bei Kohlekraftwerken und im Braunkohle-Tagebau in Nordrhein-Westfalen einzusetzen;
3. sich gegen jegliche Bestrebungen für nationale oder regionale Alleingänge bei der Reduzierung von CO₂ zu stellen;
4. sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, als ersten Schritt zur Entlastung der Bürger die Stromsteuer auf das EU-weite Mindestmaß von 0,1 Cent pro kWh zu reduzieren und sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, die Steuer überhaupt zu streichen.

Christian Loose
Herbert Strotebeck
Markus Wagner
Andreas Keith

und Fraktion