

07.05.2024

Antrag

der Fraktion der AfD

Freiheit für unsere Autoindustrie – einem „Verbrennerverbot“ im Flächenland NRW den Riegel vorschieben!

I. Ausgangslage

Ob Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor in der EU ab dem Jahr 2035 noch zugelassen werden, ist kurz vor der Europawahl 2024 wieder ein heißes Thema und Gegenstand hitziger Debatten.¹ Denn das EU-weite „Verbrennerverbot“ wackelt, und das, obwohl die EU-Kommission sich hier eindeutig positioniert hatte. Die Verunsicherung ist groß – nicht nur für Unternehmer und Verbraucher – sondern in diesen Tagen vor allem auch was relevante Wähler und EU-Bürger angeht. Ein geplantes EU-Verbrennerverbot ab 2035 lehnen einer Erhebung von Insa zufolge 61 Prozent der Bürger ab.²

Branchenkenner gehen zwar weniger von einer relevanten Planänderung bis 2035 aus und vermuten nur ein polemisches Geplänkel vor der in Kürze anstehenden Europa-Wahl.³ EU-Parlament und EU-Kommission hatten sich 2023 auf die Vorgabe für Automobilhersteller verständigt, ab 2035 nur noch Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, die keine „klimaschädlichen Treibhausgase“ mehr ausstoßen. Gesetzesverschärfungen werden aber keinesfalls ausgeschlossen und für Herbst 2024 soll konkretisiert werden, ob und wie E-Fuels ihren Beitrag zur sogenannten CO₂-Neutralität leisten können. Bis 2050 will die Europäische Union die CO₂-Emissionen sogar auf null gesenkt haben. Ein ambitioniertes Ziel, denn E-Autos sind schlichtweg zu teuer und können nicht zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden. Laut Europäischem Rechnungshof treten sowohl auf der Nachfrage- als auch auf der Angebotsseite Probleme auf, die es unwahrscheinlich erscheinen lassen, dass die EU ihren „Grünen Deal“ und industrielle Souveränität in Einklang bringen können.⁴

Zudem bestehen erhebliche Risiken bei einer einseitigen Auslegung auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Selbst das im Auftrag der Landesregierung erstellte Gutachten von IW Consult sieht enorme Risiken bei der Ladeinfrastruktur, der Energieversorgung und der Verfügbarkeit der Rohstoffe. Beispielsweise reichen die im Jahr 2020 weltweit bekannten Vorräte an Lithium nur noch 34 Jahre. „Der Ausbau der Elektromobilität (...) verkürzt diese Zeitspanne

¹ <https://www.welt.de/politik/deutschland/article251139524/Verbrennerverbot-Warum-das-EU-weite-Verbrennerverbot-jetzt-wackelt.html>

² https://www.t-online.de/nachrichten/deutschland/innenpolitik/id_100390198/umfrage-mehrheit-gegen-aus-von-verbrennermotor-ab-2035.html

³ <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/gibt-es-wirklich-kehrtwende-beim-verbrenner-aus-eu/>

⁴ <https://www.merkur.de/wirtschaft/sind-einfach-unbezahlbar-verbrenner-aus-bis-2035-rueckt-in-weite-ferne-autos-zr-93026795.html>

entscheidend. (...) Im Jahr 2030 könnte jährlich die sechsfache Menge an Lithium verglichen mit 2018 für die Produktion von Autobatterien benötigt werden. Dies entspräche etwa der dreifachen heutigen Jahresproduktion.⁵ Zudem sind größere E-Fahrzeuge, wie SUV und Transporter, um durchschnittlich 300–400 kg schwerer als ihre Diesel- oder Benziner-Pendants.⁶ Dieses höhere Gewicht je Fahrzeug belastet unsere Brücken- und Straßeninfrastruktur in NRW in erheblichem Maße, und mit ihrem höheren Gewicht erhöht sich auch das Unfallrisiko beträchtlich.⁷

Außerhalb Deutschlands geht die Verbesserung von Verbrennermotoren unaufhörlich weiter. Chinesische Motorenentwickler haben beispielsweise einen höchst effizienten Diesel-Motor mit einem thermischen Wirkungsgrad von 53,09% (Weltrekord) entwickelt, der insbesondere bei LKW-Fahrten deutlich Treibstoff einsparen könnte.⁸

Deutschland droht angesichts der einseitigen Fokussierung auf E-Mobilität an Vorsprung zu verlieren. Dabei ist die Bedeutung dieses Industriezweigs unbenommen. „Die Automobilindustrie ist die größte Branche des Verarbeitenden Gewerbes und gemessen am Umsatz der mit Abstand bedeutendste Industriezweig in Deutschland.“⁹ Inklusive Zuliefererbetrieben und verbundenen Branchen, beispielsweise dem Kfz-Handel, arbeiten in NRW mehr als 600.000 Menschen in der Automobilbereich.¹⁰

Politische Entscheidungen gefährden aktuell die stärkste Branche Deutschlands.

II. Der Landtag stellt fest:

- Die deutschen Automobilhersteller sind weltweit führend im Bau von Verbrennermotoren.
- Eine funktionierende Technologie stillzulegen und künftig anderen Ländern zu überlassen, mutet geradezu irrwitzig bis fahrlässig an.
- Statt einseitig auf die Elektromobilität zu setzen und dadurch neue Abhängigkeiten zu riskieren, müssen alle zur Verfügung stehenden Instrumente und Technologien, wie bspw. fortschrittliche Kraftstofftechnologien sowie verfeinerte Produktionstechniken, genutzt werden, damit Mobilität für alle bezahlbar bleibt und Arbeitsplätze – wie in der Automobilzulieferindustrie – gesichert werden.
- Die verbindliche Entscheidung für nur eine Antriebstechnologie schränkt den Spielraum für Innovationen erheblich ein und führt letztlich zu einer Schädigung langjährig bewährter Produktionsstandorte, zu Standortverlagerungen ins Ausland und erheblichen Arbeitsplatzverlusten.

⁵ https://www.wirtschaft.nrw/sites/default/files/documents/210226_endbericht_automobilwirtschaft_nrw_final.pdf, IW Consult, Seite 71

⁶ <https://www.greengear.de/elektroautos-plug-in-hybridautos-benziner-diesel-gewicht-zuladung-nutzlast-vergleich/>

⁷ <https://www.spiegel.de/auto/e-autos-schwere-elektroautos-erhoehen-das-unfallrisiko-a-b160d60f-2625-4475-8ffa-9f029178479a>

⁸ Vgl. <https://www.bild.de/leben-wissen/auto/doch-kein-auslaufmodell-neuer-dieselmotor-um-ein-viertel-effizienter-662b6d02170d590bdf8ff685>. Zum Vergleich: Herkömmliche Viertakt-Diesel-Motoren kommen in der Regel nur auf einen Wirkungsgrad von 43 %.

⁹ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>.

¹⁰ Vgl. <https://www.land.nrw/pressemitteilung/studie-zur-zukunft-der-automobilwirtschaft-technologischer-wandel-mischt-karten-neu>.

III. Beschlussfassung

Der Landtag fordert die Landesregierung auf

- sich auf nationaler und europäischer Ebene eindeutig zur Technologieoffenheit zu bekennen;
- sich zur deutschen Spitzentechnologie des Verbrennungsmotors zu bekennen und einer technologieoffenen Weiterentwicklung nicht im Wege zu stehen;
- sich im Bundesrat einzubringen, um sich für den Großteil der NRW-Arbeitsplätze in der metallverarbeitenden Industrie einzusetzen, die auf den Fortbestand des Verbrennungsmotors angewiesen sind;
- sich nicht von der Verbotspolitik der EU elektrisieren zu lassen – insbesondere bei der Abgabenlast muss gegenüber elektrisch angetriebenen Fahrzeugen Gleichbehandlung gewahrt werden;
- für Investitionssicherheit im Automobilsektor zu sorgen, anstatt durch fortlaufende politische Angriffe für eine Verunsicherung einer gesamten Branche beizutragen, die in erheblicher Weise zur Wertschöpfung im Land beiträgt;
- sich bei der Europäischen Kommission dafür einzusetzen, dass der gesamte Lebens- und Herstellungszyklus eines Fahrzeuges in den Blick genommen wird anstelle einer ausschließlich auf lokale CO₂-Emissionen beruhenden Betrachtung, die den gesamten Herstellungsprozess ausblendet.