



HESSISCHER LANDTAG

07. 12. 2020

Plenum

Antrag

Fraktion der AfD

Für Arbeitsplätze in der hessischen Automobilindustrie eintreten, Euro 7 verhindern

Der Landtag wolle beschließen:

1. Der Landtag stellt fest, dass die hessische Automobilindustrie mit 14 Mrd. € Jahresumsatz und fast 46.000 Beschäftigten für das Land Hessen von überragender Bedeutung ist.
2. Der Landtag stellt fest, dass aufgrund aktueller Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes im Oktober 92 % der neu zugelassenen Fahrzeuge bundesweit mit Verbrennungsmotoren betrieben werden.
3. Der Landtag stellt fest, dass im Gesamtjahr 2019 nur 1,8 % aller zugelassenen Fahrzeuge Elektroautos waren, d.h. mehr als 98 % hatten einen Verbrennungsmotor.
4. Der Landtag befürwortet die Technologieoffenheit bei der wissenschaftlichen und industriellen Suche nach der wirtschaftlich und ökologisch sinnvollsten Antriebstechnik.
5. Der Landtag ersucht die Landesregierung, im Bundesrat auf die Bundesregierung einzuwirken, dass die Verhandlungen zu Euro 7 seitens der Bundesregierung nicht nur vom Umweltministerium, sondern auch unter Beteiligung des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums geführt werden müssen.
6. Der Landtag befürchtet, dass eine einseitige, ausschließlich an umweltpolitischen Zielsetzungen orientierte Vorgehensweise, ohne Berücksichtigung des technisch und wirtschaftlich Machbaren, zu einem De-facto-Verbot des Verbrennungsmotors führen könnte. Insbesondere im Segment der günstigen Kleinwagen würde wegen der hohen Kosten für die Abgasbehandlung der Verbrennungsmotoren und Elektrofahrzeuge eine Angebotsreduzierung folgen.
7. Der Landtag befürchtet weiterhin, dass dadurch insbesondere sozial Schwache vom motorisierten Individualverkehr ausgeschlossen werden könnten, zumal durch drohende Fahrverbote Großstädte für ältere Fahrzeuge unerreichbar werden könnten.
8. Der Landtag stellt fest, dass eine der effektivsten und günstigsten Maßnahmen zur Emissionsreduktion die Flottenerneuerung durch Außerbetriebnahme alter Fahrzeuge und Ersatz durch Neufahrzeuge ist. Eine allgemeine Verteuerung der Fahrzeuge behindert diese Erneuerung des Fahrzeugbestandes und ist daher aus umweltpolitischer Sicht kontraproduktiv.
9. Der Landtag nimmt zur Kenntnis, dass zahlreiche deutsche Wirtschaftsverbände, zahlreiche deutsche Konzernsprecher und -vorstände, zahlreiche Gewerkschaftsvertreter und Automobilverbände sich vehement gegen die geplanten, radikalen Reduzierungen der Emissionswerte und Änderung der Testverfahren im geplanten Euro 7 Maßnahmenkatalog ausgesprochen haben.
10. Der Landtag stellt fest, dass der Zeitpunkt für die Einführung von Euro 7, also bereits 2025, ein Vorpreschen der EU weltweit darstellt. Alle negativen Effekte konzentrieren sich auf die deutsche und europäische Automobilindustrie, während der größte Automobilmarkt der Welt, China, erst 2060 das Auslaufen der Verbrennungsmotoren plant.

Begründung:

Die geplante EU Norm Euro 7 legt für KFZ den Grenzwert für den Ausstoß von NO_x von aktuell 60 mg pro Kubikmeter Luft für Benzin und 80 mg für Diesel auf nur noch 30 mg/km fest. Der RDE-Test (Real Driving Emissions) wird verschärft und die Messtoleranz soll wegfallen, was im Effekt die Forderung von 0 mg NO_x darstellt.

Die Vorsitzende des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) sieht darin eine „Kriegserklärung“ und das faktische Ende des Verbrennungsmotors. „Die Kommission will vorschreiben, dass künftig ein Fahrzeug in jeder Fahrsituation quasi emissionsfrei bleiben muss, sei es mit Anhänger am Berg oder im langsamen Stadtverkehr. Das ist technisch unmöglich und das wissen auch alle“, so die Chefin des VDA, Hildegard Müller.

Es gibt Experten, die die Grenzwerte der neuen Euro 7 Norm technisch für machbar halten, sie würden aber Verbrennungsmotoren deutlich verteuern, wodurch Elektrofahrzeuge wettbewerbsfähiger würden.

Im Effekt verfolgt Euro 7 damit das Ziel, die Wettbewerbssituation im europäischen Automarkt zugunsten des Elektroantriebes zu verzerren. Denn trotz der von der Bundesregierung am 17.11.2020 beschlossenen, weiteren Erhöhung der Subventionen von Elektrofahrzeugen treffen diese auf wenig Interesse bei den Käufern. Zu geringe Reichweiten, eine vollkommen mangelhafte Ladeinfrastruktur und der hohe Preis von Elektrofahrzeugen sind augenscheinlich Gründe für das geringe Interesse der Autofahrer an Elektrofahrzeugen.

Die geringe Nachfrage hat auch soziale Gründe. Elektrofahrzeuge verteuern aufgrund ihres hohen Anschaffungspreises und der höchsten Strompreise der Welt in Deutschland den Individualverkehr. Der Großteil der Führerscheininhaber wird sich ein Elektrofahrzeug nicht leisten können und auf andere Verkehrsmittel umsteigen müssen, falls das überhaupt möglich ist in ländlichen Gebieten. Damit geht für uns alle ein Stück Freiheit verloren, nämlich die freie Wahl des für den Bürger am besten geeigneten Verkehrsmittels.

Laut einer Anfang November 2020 vorgestellten Studie des VDA ist die Umweltbilanz der Elektrofahrzeuge über den Lebenszyklus schlechter als die von modernen Verbrennungsmotoren, unter anderem weil bei der Herstellung der Batterien für Elektrofahrzeuge in China überwiegend in Kohlekraftwerken produzierter Strom verwendet wird. China dominiert die weltweite Batterieproduktion und baut laut Pariser Klimaabkommen Hunderte neuer Kohlekraftwerke.

Die Forschung und Entwicklung von wirtschaftlich und ökologisch sinnvollen Antrieben der Zukunft müssen technologieoffen geschehen und dürfen nicht durch eine politisch-ideologisch einseitige Förderung der Elektromobilität präjudiziert werden. Dies ist für Europa, für Deutschland und für Hessen umso wichtiger, weil sich die technisch führenden Nationen China und Japan von der Elektromobilität als einzigem alternativem Antrieb zunehmend abwenden und sehr viel Geld in die Forschung und Industrialisierung von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen investieren.

Wiesbaden, 1. Dezember 2020

Der Parlamentarische Geschäftsführer:
Dr. Frank Grobe