

Antrag

Hannover, den 05.03.2024

Fraktion der CDU

Technologieoffen in die Zukunft - es braucht das Aus vom Verbrenner-Aus!

Der Landtag wolle beschließen:

Entschließung

Niedersachsen ist Mobilitätsland. Dies wird anhand des großen Anteils der Automobilbranche an der niedersächsischen Wirtschaftsleistung und den über 120 000 direkt Beschäftigten in diesem Bereich und 250 000 von der Kraftfahrzeugherstellung abhängigen Arbeitsplätzen deutlich. Das von der Europäischen Union (EU) beschlossene Verbrenner-Verbot für Neuzulassungen ab 2035 stellt die Automobilbranche vor große Herausforderungen, da sie eine erhebliche Umstellung des Produktionsprozesses leisten müssen. Dies wird Niedersachsen als eines der führenden Autoländer nicht unberührt lassen. Die Entscheidung der EU wird den Verbrenner als Technologie zudem weltweit nicht stoppen, sondern zu einer Verlagerung der Technologie ins außereuropäische Ausland führen. Dies geht zulasten des hiesigen Mittelstandes und der hiesigen Automobilbauer. Trotz der Perspektive, Millionen von Verbrennungsmotoren mit synthetischen Treibstoffen umweltfreundlich weiterzubetreiben, werden die Möglichkeiten dieser Antriebstechnologie aus ideologischen Gründen einseitig zugunsten der E-Mobilität drastisch eingeschränkt.

Zudem schwächelt die Nachfrage nach Elektroautos derzeit so stark, dass erste Autobauer wie Mercedes-Benz ihre Strategien überdenken und die eigenen Unternehmensziele anpassen. Der Hochlauf der Elektromobilität erfährt gerade durch die kurzfristige Entscheidung der Bundesregierung, die Kaufpreisprämie für E-Autos zu stoppen, einen herben Dämpfer. So wird berichtet, dass diese Entscheidung bei den potenziellen Käuferinnen und Käufern für Verunsicherung Sorge und Experten von sinkenden Verkaufszahlen ausgingen. Die einseitige politische Ausrichtung auf eine einzige Technologie gefährdet das Ziel der Klimaneutralität im Verkehrssektor. Innovationen und technologischer Fortschritt brauchen wieder mehr Freiraum. Wir müssen endlich davon wegkommen, nur einen starren Weg vorzugeben. Es reicht aus, die Zielkorridore zu definieren, damit sich am Markt die effizientesten Technologien durchsetzen. Für Deutschland und Niedersachsen geht es um nicht weniger als mehrere zehntausend Arbeitsplätze und die Zukunft einer ganzen Branche.

Für den Verkehrssektor kommt hinzu, dass ein rein elektrischer Fahrzeugantrieb in den meisten Branchen auf absehbare Zeit nicht realisierbar ist. Bereiche wie die Landwirtschaft oder auch der Logistiksektor brauchen alternative klimafreundliche Kraftstoffe. Ein pauschales Verbrenner-Verbot steht diesem Weg entgegen.

Im Interesse des Klimaschutzes und der Wettbewerbsfähigkeit ist jetzt eine vernünftige Anreizpolitik für Unternehmen und Verbraucher erforderlich, welche die Transformation der Automobilbranche gezielt unterstützt. Das Verbot einzelner Technologien führt nicht zum Ziel, sondern nur eine kluge Anreizpolitik. Das vorhandene Instrument des CO₂-Zertifikatehandels ist bereits so konzipiert, dass es als Lenkungsinstrument für einen Umstieg auf klimafreundliche Antriebsarten sorgen wird. Spätestens wenn der Emissionshandel im Jahr 2027 auf den Verkehr ausgedehnt wird, zwingt dieser Mechanismus auch den Verkehrssektor zu weniger CO₂-Ausstoß. Verbunden mit einem sozialen Ausgleich über die Pendlerpauschale oder das Klimageld ist es ein marktwirtschaftliches Instrument, das uns auf einen klugen Weg zu unseren Klimazielen bringt.

Vor diesem Hintergrund fordert der Landtag die Landesregierung auf,

1. sich klar gegen das Verbrenner-Verbot ab 2035 zu positionieren,
2. sich auf Bundesebene für eine Rücknahme des Verbotes auf europäischer Ebene einzusetzen und eine entsprechende Bundesratsinitiative einzubringen;

3. mit einer anreizbasierten und technologieoffenen Verkehrspolitik die Forschung und Entwicklung im Bereich der klimafreundlichen Antriebstechnologien zu fördern,
4. sich auf Bundesebene für einen technologieoffenen Ansatz mit gleichen Wettbewerbsbedingungen für alle klimafreundlichen Antriebssysteme einzusetzen und gleiche rechtliche Voraussetzungen für deren Nutzung zu schaffen,
5. sich dafür einzusetzen, dass im Bereich der Biokraftstoffe die erst 2021 eingeführte Regelung, welche die Nachhaltigkeitskriterien und Kriterien für Treibhausgaseinsparungen im Bereich der Biokraftstoffherstellung aus Biomasse regelt, wirken kann,
6. sich im Bereich der Biokraftstoffe und weiterer alternativer Kraftstoffe - wie beispielsweise Hydro-treated Vegetable Oil (kurz HVO 100) - für faire und gleiche Regelungen hinsichtlich Besteuerung, Förderungen und Kaufprämien einzusetzen, damit dem gesamten Verkehrssektor technologieoffene Alternativen für die Übergangsphase zur Verfügung stehen,
7. sich mit Blick auf die Übergangsphase im Transformationsprozess und angesichts der derzeit fehlenden Alternativen zu fossilen Brennstoffen in einigen Branchen für eine Roadmap für alternative Kraftstoffe für die Landwirtschaft, das Transportgewerbe sowie den Flug- und Schiffsverkehr einzusetzen,
8. parallel zur technologieneutralen Entwicklung von klimafreundlichen Antrieben die nötige Infrastruktur konsequenter auszubauen.

Begründung

Die klimafreundliche Transformation des Mobilitätssektors ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Erreichung der Klimaziele. Dieser Weg muss aber gemeinsam mit der Mobilitätsbranche beschränkt werden und nicht gegen sie. Hierbei ist eine ideologisch motivierte Verbotspolitik, die einen einzigen Weg vorschreibt, mehr Schaden als Nutzen für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft sowie für die Verbraucherinnen und Verbraucher und letztlich auch für das Klima. Vielmehr bedarf es einer Politik, die durch Anreizsysteme - wie den bestehenden Zertifikathandel - nötigen Innovationen Raum gibt. Dies ist insbesondere für die Forschung wichtig, damit praxistaugliche Lösungen für die bestehenden Herausforderungen auf dem Weg zur Klimaneutralität erarbeitet werden können. Technologischer Fortschritt ist immer ein Produkt von Ideen und Freigeist gewesen. Planwirtschaftliche Eingriffe schaden diesem Entwicklergeist und führen in Sackgassen.

Das pauschale Verbrenner-Verbot, welches Neuzulassungen von Fahrzeugen nur noch unter strengsten technischen Auflagen ab 2035 vorsieht, ist wieder zurückzunehmen. Stattdessen sind Anreize an Wissenschaft und Wirtschaft zu senden, um marktorientierte, nachhaltige und gleichzeitig effiziente Lösungen zu entwickeln. Diese Lösungen haben dann die Chance, weltweit erfolgreich zu sein. Die Erreichung des Ziels der Klimaneutralität gelingt uns nur, wenn wir marktgängige Zwischenschritte zulassen und den Umstieg von fossilen Brennstoffen jedem Verkehrssektor über einen individuellen Fahrplan ermöglichen. Das bedeutet auch, dass wir unperfekte Zwischenlösungen zulassen, statt starre, unrealistische Maximalforderungen durchzusetzen.

Carina Hermann
Parlamentarische Geschäftsführerin