

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm,
Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD**

CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor

Kohlendioxid gilt als Verursacher des sogenannten menschengemachten Klimawandels (www.bundesregierung.de/statisch/klimakonferenz/Webs/Breg/un-klimakonferenz/DE/KlimapolitikDerBundesregierung/klimapolitik-der-bundesregierung.html). Diese Theorie gilt als Begründung für eine Politik, welche die Verbrennung von Kohlenwasserstoffen reduzieren bzw. irgendwann endgültig verbieten will. Die meisten Parteien Deutschlands und Europas übernehmen diese These nach Auffassung der Fragesteller ohne Reflexion (www.tagesschau.de/inland/btw17/programmvergleich/programmvergleich-klimaschutz-101.html).

Bedauerlich ist nach Ansicht der Fragesteller, dass durch überstürzte Handlungen in der Politik die europäische Autoindustrie im Vergleich zur Konkurrenz aus Asien oder den USA Nachteile haben wird. Diese Nachteile können sehr gravierend sein. Das Resultat kann der Verlust der wesentlichen Teile der Wertschöpfung im deutschen Automobilbau sein. Diese würde die deutsche Automobilindustrie deutlich schwächen, zum erheblichen Verlust an Arbeitsplätzen führen und den Standort Deutschland gefährden.

Die CO₂-Reduktionsmaßnahmen der EU führen nach Ansicht der Fragesteller zum Übergang auf Elektromobilität, da hinsichtlich der notwendigen Wirkungsgradsteigerungen thermodynamische Grenzen des Verbrennungsmotors überschritten werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Untersuchungen zur Validierung der Simulationsmodelle der Klimaprognosen verwendet die Bundesregierung, um die inhaltliche Richtigkeit der von dem IPCC vorgebrachten These, dass der anthropogene CO₂-Ausstoß die durchschnittliche Erdtemperatur erhöht, zu überprüfen?
2. Berücksichtigt die Bundesregierung die energetischen Herstellungs- und Entsorgungsaufwendungen für Akkumulatoren bei der Berechnung der Einsparmöglichkeiten des CO₂-Ausstosses im Verkehrssektor?
3. Werden diese energetischen Herstellungs- und Entsorgungsaufwendungen für Akkumulatoren für die Planung der sogenannten Verkehrswende in einem anderen Sektor berücksichtigt?
4. Welchen Strommix in g/KWh erwartet die Bundesregierung für die Jahre 2020, 2025 und 2030?

5. Wie begründet die Bundesregierung die Subventionierung der E-Ladestationen, wenn man bedenkt, dass gewöhnliche Tankstellen über den Kraftstoffpreis finanziert werden?
6. Wie hoch werden seitens der Bundesregierung die Kosten für notwendige Ladestationen auf privaten Grundstücken angenommen?
7. Wie viele Ladestellen auf privaten Grundstücken sind nach Kenntnis der Bundesregierung geplant?
8. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Studien über die Belastbarkeit der Verteilernetze?
9. Welche Quote an Ladestationen pro Haus- bzw. Wohnungsanschluss wird als realistisch angenommen für die Jahre 2020, 2025 und 2030?
10. Wie teuer werden nach Kenntnis der Bundesregierung die notwendigen Maßnahmen wie Anpassung der Trafostationen, Verteilernetze usw. für die öffentliche Infrastruktur angenommen (summarisch für die Jahre bis 2020, 2025 und 2030), und wie viel davon wird subventioniert?
11. Werden die Kosten für den Ausbau der Verteilernetze von allen Stromkunden zu tragen sein oder nur von den Nutzern der Neuanschlüsse?
12. Wie viel Prozent der Wertschöpfung werden nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig die Batterien am E-Fahrzeug ausmachen?
13. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Anteil der Batteriezellen an der Wertschöpfung?
14. Wie viel Prozent der Wertschöpfung der Batteriezellenproduktion findet nach Kenntnis der Bundesregierung davon in Deutschland und außerhalb von Deutschland statt?
15. Sieht die Bundesregierung den Wegfall von Arbeitsplätzen im Bereich der Autoindustrie und Maschinenbauindustrie?
Wenn ja, welche Schätzungen an verlorenen Arbeitsplätzen gibt es für die Jahre 2020, 2025 und 2030?
16. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um die durch den vollständigen Wegfall der Arbeitsplätze in der verbrennungsmotorischen Industrie durch Arbeitsplätze in der Elektrofahrzeugindustrie zu kompensieren?
17. Wenn kein vollständiger Ersatz erwartet wird, wie sollen nach Kenntnis der Bundesregierung die entfallenen Arbeitsplätze kompensiert werden?
18. Wird es für alte Produktionsanlagen Sonderabschreibungen geben?
19. Warum gibt es Sonderregelungen (in der EU-Verordnung (EG) Nummer 443/2009) für kleine Autohersteller?
20. Welche Ausschlusskriterien für die Verwendung gleicher Baugruppen bei großen und kleinen Herstellern gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung, bzw. was macht einen kleinen Automobilhersteller aus, wenn er Baugruppen nutzt, die auch große Automobilhersteller nutzen?
21. Ist sichergestellt, dass der bereits heute von der Deutschen Bahn AG verwendete sog. Ökostrom ausschließlich aus regenerativen Quellen kommt?
22. Wie wird der Strombedarf der Deutschen Bahn AG bei Windflaute und Dunkelheit abgedeckt?
23. Wenn Speicherlösungen verwendet werden, wie werden die Speicherverluste im Strombedarf der Deutschen Bahn AG berücksichtigt, und welche Speicherlösungen sind es?

24. Wo werden Emissionen (z. B. der Bahnkraftwerke, Ausgleichskraftwerke) aus nicht regenerativen Energiequellen aufaddiert?

Berlin, den 17. Dezember 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

