

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Barbara Benkstein, Marcus Bühl, Thomas Dietz, Tobias Matthias Peterka, Jan Wenzel Schmidt und der Fraktion der AfD

Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie schützen – Den Verbrennungsmotor erhalten und die rechtliche Stellung synthetischer Kraftstoffe stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die politische Entscheidung auf EU-Ebene, ab 2035 die Zulassung von verbrennungsmotorisch betriebenen Fahrzeugen zu verbieten, ist ein fataler Fehler, der insbesondere Deutschland viel Wohlstand kosten wird.

Die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie in Deutschland befindet sich seit 2018 in einem Abwärtstrend – 2023 waren es insgesamt noch etwa 780.000 Personen (vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/30703/umfrage/beschaeftigtenzahl-in-der-automobilindustrie/>). Erhebungen durch das ifo Institut beziffern die Anzahl gefährdeter Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in Deutschland durch die von der Politik erzwungene Transformation zur Elektromobilität bis 2030 mit einem unteren Limit von 215.000 sowie einem oberen Limit von 290.000 Arbeitsplätzen. Also zwischen 27 und 37 Prozent der derzeit Beschäftigten (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1234820/umfrage/gefaehrdete-arbeitsplaetze-in-der-automobilindustrie-in-deutschland/>).

Die deutsche Regierung hat sich dieser absehbaren Entwicklung weder unter der Großen Koalition noch aktuell unter der Ampel-Koalition überhaupt entschieden entgegengestellt, sondern treibt diese beständig durch ideologisch motivierte „Klimapolitik“ weiter voran. Hier muss so schnell wie möglich gegengesteuert und weiteren politischen Fehlentscheidungen auf EU-Ebene vorgebeugt werden.

So besteht beispielsweise bei einer Betrachtung von der Wiege bis zur Bahre (Cradle-to-grave) der CO₂-Bilanz eines Fahrzeugs die große Gefahr, dass durch die zu hohe Komplexität und die mangelhafte Überprüfbarkeit, insbesondere bei importierten Kraftfahrzeugen, weitere gravierende Nachteile für die Automobilindustrie in Deutschland entstehen.

Generell ist eine höhere Souveränität von Nationalstaaten innerhalb der Europäischen Union anzustreben und damit auch eine reduzierte Regulierung durch Vorgaben der EU. Daher werden EU-weite Flottenverbrauchsvorgaben inklusive Strafzahlungen na-

tionaler Unternehmen an die Europäische Union bei Überschreitung von Grenzwerten kritisch gesehen.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. sich auf EU-Ebene, solange die entsprechenden EU-Vorgaben nicht ausgesetzt oder abgeschafft sind, dafür einzusetzen, dass
 - a. verbrennungsmotorisch angetriebene Fahrzeuge auch nach 2035 weiter zulassungsfähig sind;
 - b. keine Sonderkategorie für Fahrzeuge eingeführt wird, die ausschließlich mit synthetischen Kraftstoffen betrieben werden können, zumindest so lange wie eine flächendeckende Versorgung mit synthetischen Kraftstoffen nicht sichergestellt ist;
 - c. Fahrzeuge, bei denen der Halter sich verpflichtet, diese mit synthetischen Kraftstoffen zu betreiben, mit null CO₂-Emission in der EU-Flotten-Grenzwerteberechnung zu berücksichtigen sind;
 - d. die CO₂-Emission für alle übrigen Fahrzeuge mit der Vertankungsquote von synthetischen Kraftstoffen des Vorjahres in der Flottenverbrauchsermittlung anteilig berücksichtigt werden;
 - e. eine Betrachtung von der Wiege bis zur Bahre bei der Bewertung der CO₂-Bilanz von Fahrzeugen so lange nicht anzuwenden ist, bis eine einvernehmliche Bewertung in den Gremien der EU beschlossen wurde;
 2. synthetische Kraftstoffe von sämtlichen Steuern und Abgaben exklusive der Umsatzsteuer zu befreien, weil die zugrundeliegende, für synthetische Kraftstoffe verwendete Primärenergie bereits der Energie- und insbesondere der Stromsteuer unterliegt bzw. eine solche bereits entrichtet wurde;
 3. auf nationaler Ebene, bei Entfall der EU-Vorgaben langfristig sämtliche Kraftstoffe und Elektromobilität, ungeachtet ihrer CO₂-Intensität, gleichzustellen und mit einem angepassten, möglichst niedrigen Energiesteuersatz zu versehen;
 4. die Aussetzung der EU-Verbrauchsvorgaben für die Fahrzeugflotten der Hersteller zu fordern.

Berlin, den 24. September 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion