

01.09.2017

Antrag

der Fraktion der AfD

Diesel-Garantie bis 2050 – Vertrauen in Verbrennungsmotoren wiederherstellen und Unsicherheiten aus der öffentlichen Debatte herausnehmen

I. Ausgangslage

„Das Diesel-Fahrverbot ist eine Steinzeitlösung“ mit diesen Worten reagierte NRW-Minister Hendrik Wüst im Interview mit der RP am 11. Juli 2017 auf die Frage nach einem Diesel-Fahrverbot in NRW. Am 19. Juli hat die 13. Kammer des Verwaltungsgerichtes Stuttgart der Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen das Land Baden-Württemberg stattgegeben und damit ein Diesel-Fahrverbot ab dem 01. Januar 2018 als Massnahme zur Senkung der Stickstoffdioxid-Emissionen ins Gespräch gebracht. Damit urteilte das Stuttgarter Gericht im Sinne des willkürlichen EU-Grenzwertes für NO₂ von 40 µg/cm³ und sieht bei einer Überschreitung ein komplettes Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge als rechtmäßig an.

Dabei wird politisch die Gefährlichkeit von NO₂ bewusst mit zweierlei Maß bewertet. Während im Straßenverkehr der EU-Grenzwert von 40 µg/m³ gilt, wird einer erwachsenen Arbeitskraft am Arbeitsplatz hingegen 950 µg/m³ als maximale Arbeitsplatzkonzentration zugemutet. Dagegen liegt der MAK-Wert in der Schweiz bei 6.000 µg/m³. Die Absurdität der Gefahreinstufung macht ihre Unverhältnismäßigkeit deutlich.

Der geringe Außenluftgrenzwert ist alleine mit Korrelationsstudien auf Grundlage von toxikologischen Untersuchungen an Versuchstieren (Ratten) nicht begründbar, zudem ist eine Ursache-Wirkungsbeziehung nach Alter und Geschlecht nicht belegbar.

Datum des Originals: 01.09.2017/Ausgegeben: datum

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Durch ein absolutes Fahrverbot von Diesel- und Benzinfahrzeugen ab 2030, so wie die Grünen es auf ihrem Bundesparteitag in Berlin am 17. Juni beschlossen haben, droht Millionen von Fahrzeughaltern die Enteignung. Dabei werden die Grünen noch durch den Beschluss des Bundesrates 387/16 vom 23.09.2016 sekundiert. Gerade jetzt ist es jedoch nötig das Vertrauen in Verbrennungsmotoren wiederherzustellen und die auf dem Diesel-Gipfel beschlossenen Umrüstungen abzuwarten.

Nach den offiziellen Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 1. Januar 2017 sind in Deutschland 62,6 Millionen Kraftfahrzeuge und Anhänger zugelassen, darunter beträgt der Fahrzeugbestand an Personenkraftwagen 45,8 Millionen. Die zwei mit Abstand häufigsten Kraftstoffarten unter den Pkws sind Benzin (65,5 Prozent) und Diesel (32,9 Prozent). Zwar sind die größten Anteile noch den Euro-Klassen 4 und 5 zuzuordnen, so hat sich jedoch die Anzahl der Pkw mit der Emissionsklasse 6 (80 mg/km) auf über 6,1 Millionen (13,4 Prozent) nahezu verdoppelt.

Der Dieselmotor hat entscheidende Vorteile gegenüber dem Ottomotor, so ist der Wirkungsgrad des Selbstzünders aufgrund der höheren Verdichtung besser. Durch die fehlende Drosselung entsteht weniger Ladungswechselverluste und damit auch ein geringer Kraftstoffverbrauch. Die Ausgrenzung des Diesels würde die CO₂-Emissionen erhöhen, da Benziner und E-Autos in ihrem Lebenszyklus betrachtet höhere CO₂-Emissionen haben.

Dagegen setzt die DUH ihre Klagewelle gegen Städte, Bezirksregierungen und Landesregierungen fort, so dass auch in Nordrhein-Westfalen in Köln, Düsseldorf, Bonn, Aachen, Essen und Gelsenkirchen schon bald mit flächendeckenden Diesel-Fahrverboten zu rechnen ist. Die Diskreditierung des Dieselmotors und die nicht wissenschaftlich geführte Diskussion zu Fahrverboten haben schon jetzt dazu geführt, dass Volksvermögen vernichtet wurde. Der Wiederverkaufswert von Dieselfahrzeugen ist infolge einer Politik der Hysterie massiv gesunken. Das ist eine Enteignung der Dieselbesitzer, die umgehend zu stoppen ist.

Die Politik darf nicht einseitig bestimmte Technologien behindern. Um Vertrauen wiederzugewinnen, muss die Politik nun eine Garantie für Diesel- und Benzinfahrzeuge abgeben.

II. Der Landtag stellt fest:

1. dass die auf dem Diesel-Gipfel beschlossenen Umrüstungen noch nicht in allen Fahrzeugen implementiert wurden und diese einen positiven Effekt auf die Stickstoffdioxid-Emissionen erwarten lassen
2. dass sich die zukünftige Antriebstechnologie noch nicht antizipieren lässt

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

sich konsequent gegen ein Fahrverbot von Diesel- und Benzinfahrzeugen bis mindestens 2050 einzusetzen.

Dr. Christian Blex

Marcus Pretzell

Andreas Keith

und Fraktion