

**Rede
des stellv. Fraktionsvorsitzenden und wirtschaftspolitischen
Sprechers**

Christoph Bratmann, MdL

zu TOP Nr. 35

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

Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/3644

während der Plenarsitzung vom 15.03.2024
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Mit diesem Antrag der CDU-Fraktion erkläre ich den Europawahlkampf im Niedersächsischen Landtag für eröffnet.

Die CDU versucht ja auf vielen Ebenen - gerade auch in anderen Bundesländern - solche Anträge zum „Aus vom Verbrenner-Aus“ zu stellen. Wir wissen, dass es auch auf der Ebene der EVP diese Debatte gibt. Und es gibt verschiedene Zeitungsartikel dazu, ob das nun die *Bild* ist oder der *Focus*, die in etwa titeln: Das Verbrenner-Verbot steht vor dem Aus. - Das deckt sich aber nicht mit den Fakten, und das deckt sich im Moment auch nicht mit den politischen Entwicklungen, auch nicht im Bereich der EVP auf europäischer Ebene. Und somit titelt der *Spiegel* am heutigen Tage: „Die unerwiderte Verbrenner-Liebe der CDU“.

Denn eines ist klar: Das Thema Antrieb wird hoch-emotional diskutiert, und das ist auch nachvollziehbar. Der Mensch lebt von Gewohnheiten, und der Verbrenner ist eine Gewohnheit. Den Verbrenner haben wir liebgewonnen. Insbesondere der VW-Konzern hat in der Vergangenheit hervorragende Verbrennerautos gebaut. Ich selbst fahre auch immer noch eins. Und es ist auch in Zukunft weder verboten, Verbrenner zu kaufen oder Verbrenner zu fahren, noch besteht eine Pflicht, E-Autos zu fahren.

Festgelegt ist allerdings auf EU-Ebene das Ziel, Klimaneutralität zu erreichen, im Rahmen des Green Deal. Und daran darf nicht gerüttelt werden, im Sinne der nachfolgenden Generationen Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich hoffe, da sind wir uns einig.

Dieser Green Deal besagt bislang, dass ab 2035 nur noch Fahrzeuge, die keine klimaschädlichen Treibhausgase ausstoßen, fahren dürfen. Das ist faktisch ein Verbot von Diesel und Benzinern. Bis dahin werden Flottengrenzwerte systematisch gesenkt. Und 2026 wird es eine Evaluierung geben. Inwieweit sogenannte E-Fuels ihren Beitrag leisten können, soll im Herbst dieses Jahres erneut geprüft werden. Da besteht also noch in gewisser Hinsicht eine Technologieoffenheit.

Diese Debatte gibt mir Gelegenheit, lieber Kollege Scharrelmann, mit einer ganz zentralen Falschbehauptung des Antrages aufzuräumen. In Ihrem Antrag heißt es nämlich: „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.“

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es gibt dieses „pauschale Verbrenner-Verbot“ in diesen Bereichen nicht. Das Verbrenner-Verbot gilt nur für Pkw und leichte Lkw, nicht für landwirtschaftliche Maschinen, nicht für Baumaschinen und nicht für den

Schwer-lastverkehr. Von daher ist das eine Falschbehauptung, mit der Sie hier Politik machen, und das ganz bewusst, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Man kann also sagen: Trotz diverser Schlagzeilen, die es zum „Aus vom Verbrenner-Aus“ gibt, gibt es bisher auf EU-Ebene keine Beschlüsse dazu. Und es gibt auch keine Ankündigung einer Aufkündigung des Green Deal.

Es ist ebenfalls soeben das Gerücht verbreitet worden, dass die deutsche Autolobby für den Erhalt des Verbrennungsmotors kämpft. Auch da ist das Gegenteil der Fall.

Denn eines ist doch klar, liebe Kolleginnen und Kollegen, lieber Kollege Scharrelmann, viel zu groß sind die Investitionen und viel zu weit ist der Strategiewechsel vollzogen, als dass man jetzt noch beispielsweise bei Volkswagen umdenken und sagen würde: Wir machen jetzt eine Renaissance des Verbrenners, forschen in eine ganz andere Richtung, werfen unsere Milliardeninvestitionen über den Haufen und versuchen jetzt, mit E-Fuels die Klimaziele zu erreichen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, von 2024 bis 2028 werden die deutschen Hersteller und Zulieferer weltweit rund 280 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung investieren und weitere 130 Milliarden Euro in den Neu- und Umbau von Werken. Eine Abkehr von bisherigen Vereinbarungen, eine völlige Veränderung der Rahmenbedingungen - die Sie hier anstreben - wird als kontraproduktiv empfunden, so die Aussagen verschiedener deutscher Automanager. Ich werde dazu gleich noch mehr sagen.

Es gibt ja auch den als Autopapst bezeichneten Ferdinand Dudenhöffer. Der ist nun weder ein Sozialdemokrat noch ein Klimaaktivist. Er kritisiert die Initiative der EVP und der CDU fundamental und bezeichnet bereits Ursula von der Leyen als Totengräberin der Elektromobilität.

Ab 2035 wird die Transformation stattfinden. Verbrenner werden noch 30, 40 Jahre auf deutschen Straßen fahren. Mit Sicherheit können E-Fuels dafür sorgen, dass diese Verbrenner klimafreundlicher fahren. Das ist überhaupt kein Widerspruch, auch nicht zu den Beschlüssen auf EU-Ebene. Es geht aber darum, dass dieses Verbrenner-Aus Bestand hat, so wie es im Moment beschlossen ist, und dass der Weg in die automobilen Zukunft der Weg des batteriebetriebenen Fahrzeugs ist. Das sagen im Übrigen alle großen Automanager, die in Deutschland und in Europa unterwegs sind.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Verband der Automobilindustrie bekennt sich eindeutig zum Green Deal und den Klimazielen. Die führenden Topmanager, wie schon gesagt, bekennen sich dazu. Ich zitiere an dieser Stelle Audi-Chef Gernot Döllner: „Wir dürfen uns durch die Diskussionen, die derzeit geführt werden, nicht verunsichern lassen. Die Zukunft des Autos ist ganz klar elektrisch.“

Döllner und andere Automanager sagen so etwas nicht, weil sie ideologiegesteuerte Klimaaktivisten sind - mit Sicherheit nicht -, sondern weil sie eine klare Strategie mit verlässlichen Rahmenbedingungen brauchen und weil diese auch betriebswirtschaftlich sinnvoll ist. Das dauerhafte mehrgleisige Forschen und Produzieren verschiedener Antriebsarten führt zu höheren Kosten und geringeren Effizienzen.

Schon deshalb hat auch der VDA in der Anhörung zu Ihrem Antrag ganz klar gesagt, dass er eindeutig zur Transformation steht. Das sind auch die Aussagen von Oliver Blume von Volkswagen, von VW-Markenvorstand Thomas Schäfer und vielen anderen, von Stellantis, von Renault usw. usf.

Wir sollten uns in dieser Debatte vor einem hüten - und das ist im Moment populär bis populistisch -: das E-Auto schlechtzureden und die Elektromobilität infrage zu stellen. Natürlich gibt es im Moment Probleme mit der Ladeinfrastruktur. Aber es führt kein Weg daran vorbei, das E-Auto so attraktiv zu machen, dass es weiteren Käuferschichten zuteilwird und dass es zukünftig lohnenswert, preiswert und praxistauglich ist, ein Elektroauto zu fahren. Das sollten wir schon deshalb tun, weil uns der niedersächsische Volkswagenkonzern am Herzen liegt, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Denn eines ist auch klar: Auch, wenn wir Diesel- und Benzinmotoren wirklich liebgewonnen haben - auch ich im Übrigen, das muss ich ganz ehrlich sagen; ich bin immer gerne Diesel- und Benzinmotoren gefahren -, kann es nicht der Weisheit letzter Schluss sein - auch wenn das jetzt schon seit 120, 130 Jahren praktiziert wird -, dass wir Kraftstoff in einen Motor kippen, der zu 30 Prozent Kraft und zu 70 Prozent Hitze erzeugt und natürlich Treibhausgase ausstößt.

Dass das irgendwann mal evaluiert wird und dass das irgendwann mal neuen Entwicklungen weichen muss, das ist ein ganz normaler Prozess. Für das Fahren mit E-Fuels braucht es nun mal fünfmal so viel Energie wie für die direkte Nutzung von Strom. Von daher ist das alles andere als effektiv.

Lassen Sie mich mit Blick auf die niedersächsische Autoindustrie und mit Blick auf unsere politischen Aktivitäten, nämlich die der Landesregierung und auch die der Fraktionen, drei Dinge festhalten: Für die Zukunft der Autoindustrie in unserem Bundesland braucht es erstens klare Rahmenbedingungen und eine Strategie, die konsequent verfolgt wird, zweitens erhebliche Anstrengungen im Bereich der Energie- und Ladeinfrastruktur und drittens - ich glaube, das ist der wichtigste Aspekt - die konsequente politische Unterstützung der Transformation sowie den Schulterschluss zwischen Unternehmen, Gewerkschaften und Verbänden, um das zu stemmen.

Denn eines ist klar - da sind wir uns wieder einig, Kollege Scharrelmann -: Wir wollen auch in Zukunft qualitativ gute Autos aus Niedersachsen fahren.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.