

Antrag

der AfD-Fraktion

Pendler und Unternehmen schützen – Weiterbetrieb der Diesel- und Benzinmotoren bis 2050 sichern!

Der Landtag stellt fest:

Gerade für Pendler, die jeden Tag von/nach Brandenburg zur Arbeit fahren, ist das Auto das Hauptverkehrsmittel. Dies betrifft ebenfalls die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), beispielsweise im Handwerk, die Dieselfahrzeuge anschaffen, um die während der Laufzeit von zehn bis fünfzehn Jahren entstehenden Betriebskosten so niedrig wie möglich zu halten. Zudem sind neben Pendlern und KMU auch Taxibetriebe und Paketdienste auf Dieselfahrzeuge angewiesen, um ihre Dienstleistung vor allem in und um Städte kostengünstig anbieten zu können.

Ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge wird ihnen die Existenzgrundlage entziehen. Unternehmensschließungen und Arbeitsplatzabbau wären die Folge.

Der Landtag möge beschließen:

Vor dem Hintergrund dessen wird die Landesregierung aufgefordert, sich mittels einer Bundesratsinitiative gegen die Benachteiligung von Verbrennungsmotoren und gegen die Verhängung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge einzusetzen.

Eine Dieselgarantie bis zum Jahr 2050 ist erforderlich, um den Pendlern und Unternehmen Handlungssicherheit zu geben und drohende Insolvenzen abzuwenden.

Begründung:

Die drohenden Dieselfahrverbote werden die Brandenburger besonders stark treffen:

1. Brandenburg ist laut einer Studie des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung aus dem Jahr 2017 das Flächenland mit der höchsten Auspendlerquote (28,9%) und der höchsten Einpendlerquote (16,6%).¹ So arbeiteten im Jahr 2015 allein ca. 272.800 Brandenburger in einem anderen Bundesland. In das Bundesland Brandenburg pendelten ca. 133.500 Beschäftigte. Die Ergebnisse des Mikrozensus des statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2016 zeigen, dass bundesweit knapp 68% aller Pendler das Auto nutzen und nur 4,7% die Eisenbahn oder S-Bahn.² Daraus geht

¹ Vgl. Carstensen, J.; Seibert, H.; Wiethölter, D.: Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2015. (IAB-Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz. IAB Berlin-Brandenburg, 01/2017), Nürnberg, S. 7.

² Vgl. Destatis: Berufspendler- Erwerbstätige nach Stellung im Beruf, Entfernung, Zeitaufwand und benutztem Verkehrsmittel für den Hinweg zur Arbeitsstätte 2016, im Internet: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesamtwirtschaftUmwelt/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/TabellenP>

hervor, dass der Öffentliche Personennahverkehr keine Alternative ist und nach wie vor viele Erwerbstätige auf das eigene Auto angewiesen sind.

2. Es bestehen begründete Zweifel, ob die geltende EU-Richtlinie bei den Messungen zur Luftqualität eingehalten wurde. Anstatt objektive Messwerte zu erhalten, wurden oftmals die schlechtestmöglichen Werte ermittelt, indem beispielsweise die Messstationen nicht regelkonform direkt neben der Straße aufgestellt wurden. Dabei legt die EU-Richtlinie fest, dass die Probenahmestellen für Messungen für den städtischen Hintergrund grundsätzlich für ein Gebiet von mehreren Quadratkilometern repräsentativ sein müssen.³
3. Elektroautos bilden nach aktuellem Stand der Technik keine Alternative zu Autos mit Verbrennungsmotor. Ursächlich ist hierfür die zu geringe Reichweite, die fehlende Ladeinfrastruktur in Deutschland und die hohen Anschaffungspreise, die den Kauf eines Elektroautos unattraktiv für Pendler und KMU gestalten. Auf absehbare Zeit bleiben Pendler und KMU auf Dieselfahrzeuge angewiesen.

[endler/Pendler1.html](#), abgerufen am 07.05.2018.

³ Vgl. *Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über die Luftqualität und saubere Luft für Europa*, S. L152/18 - S. L152/19.