

Grüne Thesen: Eine Automobiler Zukunft gibt es nur in einem ökologischen HighTech-Land Niedersachsen

Verträgliche Mobilität ist als **soziales Grundbedürfnis** und wichtige **ökologische Entlastungsfunktion** gleichermaßen weiter zu entwickeln, trotz der zugleich **steigenden Anforderungen** (Zersiedelung, demografischer Wandel) und **knapperen Finanzen** (Unterfinanzierung der öffentlichen Haushalte, wachsender Finanzbedarf bei Erhalt der bestehenden Infrastruktur). Deshalb muss die ÖPNV-Förderung **zukünftig noch gezielter für die effizientesten Angebote und die tatsächlichen Bedarfsgruppen** eingesetzt werden. Neben diesem klaren Schwerpunkt grüner Verkehrspolitik gehört es zu unserem Verständnis von verantwortlicher Politik im VW Land Niedersachsen auch über die Perspektiven der Automobilnutzung und -produktion konstruktiv nachzudenken:

A. Analyse: Automobilindustrie im Umbruch

1. Die Automobilbranche als bisherige Globalisierungsgewinnerin:

Der Fahrzeugbau hat sich einen Platz als internationale Schlüsselbranche erobert. Allein von 1998 bis 2007 stieg die globale PKW-Produktion um rund 40% von 38 Mio. auf 53 Mio.; Transporter, LKW und Busse um 34% von 15 Mio. auf 20 Mio. (Quelle: Internationaler Fahrzeugherstellerverband OICA). Der Umsatz der deutschen Automobilindustrie hat sich im gleichen Zeitraum verdoppelt. Heute gehen laut Verband der Automobilindustrie (VDA) drei Viertel der deutschen PKW-Produktion in den Export.

Zugleich haben sich die internationalen Gewichte verschoben: Japanische, später auch koreanische Unternehmen konnten ihren Anteil am Weltmarkt vergrößern. Toyota hat den US-amerikanischen Markt durch optimierte Abläufe in der Produktion und Qualität aufgerollt und ist heute der größte Automobilkonzern der Welt. Die europäischen und amerikanischen Konzerne reagierten mit Fusionen und Kooperationen, die aber nicht durchweg von Erfolg gekrönt waren.

Heute sind die Märkte in Europa und Amerika in hohem Maße gesättigt. In der Erwartung einer immerwährend wachsenden Nachfrage hat die Automobilindustrie weltweit Überkapazitäten aufgebaut. Die Restrukturierung der Branche wird zu Arbeitslosigkeit und Wohlstandsverlusten in einzelnen Weltregionen führen. Am meisten wird der verlieren, der nicht auf die Senkung des Verbrauchs als oberstes Entwicklungsziel gesetzt hat.

2. Ressourcenknappheit und Klimaschutz: Rahmenbedingungen der Automobilbranche

Der weltweite Hunger nach individueller Mobilität auf Basis des Otto- und des Diesel-Motors hat zwei gravierende Folgen: Er führt mit zum Anstieg der Klimagase und der in vielen Städten gesundheitsgefährdenden Luftverschmutzung. Heute entstehen 17% der weltweiten CO₂-Emissionen durch den Straßenverkehr. Zugleich wird die Nachfrage nach Öl immer größer, die günstig zu erschließenden Vorkommen aber geringer. Auch wenn strittig ist, wann der ‚Peak Oil‘ erreicht ist, und der Ölpreis wegen der Weltwirtschaftskrise kurzfristig gesunken ist: Inzwischen ist unbestritten, dass Öl eine immer knapper und teurer werdende Ressource ist. **Die Rohstoffbasis Öl gefährdet den Bestand der Branche Automobilindustrie.**

Sackgassen durch Erlösungstechnologien statt substanziellem Wandel

Untaugliche Versuche, diesem Problem zu entkommen, sind auf dem technologisch-politischen Markt zu besichtigen. So die bisherige US-amerikanische Bio-Ethanol-Strategie: 14-Liter-

Fahrzeuge werden durch Kraftstoffe aus Mais oder Zuckerrohr nicht nachhaltig – weder ökologisch noch ökonomisch. Auch der Ersatz von Benzin durch Erd- oder Biogas als Treibstoff löst nicht die Grundprobleme der mangelnden Klimaverträglichkeit und Endlichkeit der Ressourcen.

Die niedersächsische CDU/FDP-geführte Landespolitik hat gemeinsam mit VW mit Sun-fuel und mit der mobilen Brennstoffzelle auch auf Erlösungstechnologien gesetzt: In wenigen Jahren komme serienmäßig die Technologie, die alle ökologischen Fragen beantworten werde, und bis dahin müsse sich die ‚normale‘ Automobilindustrie nicht verändern – so die seit Jahren vertretene These. Sie hat zur jetzigen Krise unserer Automobilindustrie maßgeblich beigetragen. Ob und wann die mobile Brennstoffzelle für PKW eine relevante Option wird, ist weiterhin fraglich. Die gegenüber der Speicherung von Energie in Wasserstoff heute drei Mal effizientere Speicherung von Energie in Batterien spricht dafür, in den Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen zur Batterietechnologie gegenüber der mobilen Brennstoffzelle mindestens gleichzuziehen. Unsicher ist der vertretbare Einsatz von Biobrennstoffen ohne dass es dabei zu Einschränkungen bei der Nahrungsmittelversorgung im globalen Maßstab kommt. Dennoch muss für den Übergang parallel weiter an der Effizienzsteigerung für Verbrennungsmotoren gearbeitet werden.

Ressourcenknappheit und Klimakrise als Ursache der Automobilkrise

Unabhängig davon, welche Technologien sich für Kraftfahrzeuge durchsetzen werden: Die Mobilität in den wohlhabenden Regionen der Welt wird sich ändern. Wer wie alle politischen Kräfte in Deutschland das Ziel der UN anerkennt, den Anstieg der globalen Erwärmung auf zwei Grad zu begrenzen, weiß: Die Automobilindustrie, wie wir sie bisher kennen, hat so keine Zukunft. Der Klimawandel ist wesentlich auf den Verbrauch der fossilen Ressourcen zurückzuführen. 26 % der Kohlendioxid-Emissionen in der EU werden durch den Verkehr ausgestoßen.

Billiges Öl als Lebensgrundlage wird der Autoindustrie niemand mehr herbeizaubern können. 98 % aller PKW in Europa fahren mit Kraftstoffen auf Erdölbasis. **Energie wird langfristig insgesamt teurer. Das ist die Kernursache der Automobilkrise im globalen Maßstab, denn Überkapazitäten und Absatzprobleme hatte die Automobilindustrie bereits vor dem Einbruch auf den Finanzmärkten im September 2008. General Motors z.B. hatte 2004 das letzte Mal einen Gewinn und machte allein 2007 ein Defizit von 39 Mrd. Dollar.**

3. Die Wirtschaftsstruktur Niedersachsens: Abhängig vom Auto?

Niedersachsen ist das VW-Land – dieses Klischee beruht durchaus auf Fakten, bildet jedoch nicht die ganze Realität unserer Wirtschaftsstruktur ab.

Die Automobilbranche, also die Herstellung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen, nimmt in der offiziellen Wirtschaftsstatistik des Landes zwar nur Rang fünf ein – nach dem Handel, dem Gesundheitswesen, unternehmensnahen Dienstleistungen und der öffentlichen Verwaltung. Das hört sich gering an, ist es aber nicht. Die Beschäftigungs- und Wertschöpfungswirkung der Automobilindustrie (115.000 Beschäftigte mit 9,8 Mrd. € Wertschöpfung) für andere Industrien und den Dienstleistungssektor ist zwar nicht so hoch, wie die Automobilindustrie selbst meint – sie rechnet ihre Arbeitsplätze mit dem Faktor 7 hoch –, aber sie ist gesamtwirtschaftlich gravierend.

Heterogene Zulieferindustrie

Innerhalb der Automobilindustrie fallen drei Viertel der Wirtschaftsleistung bei den Zulieferern und nur ein Viertel bei den Fahrzeugherstellern an, und der Zuliefereranteil steigt weiter an. Innerhalb der Zulieferindustrie findet ein Konzentrationsprozess statt. Sie besteht bisher aus höchst unterschiedlichen Unternehmen vom echten Mittelständler nach EU-Definition (bis 250 Beschäftigte und 50. Mio. Euro Umsatz) bis zum absoluten Weltkonzern Conti mit annähernd 20 Mrd. Euro Umsatz allein in diesem Bereich. Dort finden Forschung und Entwicklung der Automobilindustrie statt, es fallen maßgebliche Entscheidungen für das Gesamtprodukt Auto. Auf kleine Zulieferer trifft dies weniger zu.

4. Schlussfolgerung:

Niedersachsen ist wirtschaftlich nicht allein abhängig von der Automobilbranche. Die wirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie ist aber so hoch, dass daraus eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Landes erwächst.

Weil das bisherige Geschäftsmodell von VW mit einem breiten Angebot auch im Premiumsegment von der Klimakrise besonders stark gefährdet ist, muss das anteilig in Landesbesitz befindliche Unternehmen um so mehr umsteuern, um unter den langfristig geltenden Rahmenbedingungen bestehen und so Arbeitsplätze und Wertschöpfung bei uns im Land sichern zu können.

Die Politik in Niedersachsen muss sich der wachsenden Gefährdung der wirtschaftlichen Bedeutung der Automobilindustrie bewusst werden. Wirtschaftspolitische Verantwortung müssen zukünftig die übernehmen, die die ökologischen Rahmenbedingungen Ressourcenverknappung und Klimaschutz anerkennen und in das politische Handeln integrieren.

Das hat die schwarz-gelbe Landesregierung bisher nicht getan. Sie hat im Gegenteil das Festhalten am Status quo bei VW befördert. CDU und FDP haben sich auf den Erfolgen der vergangenen Aufschwungjahre wirtschaftspolitisch ausgeruht, statt die Automobilindustrie durch entsprechende Rahmensetzung bei Forschungsförderung und Nachfrage auf die Herausforderungen vorzubereiten. Es ist viel zu viel Zeit vergangen. Die Weichen in der niedersächsischen Automobilindustrie müssen schnell neu gestellt werden.

B. Handeln für grüne Innovationen im VW-Land

1. In Klimaschutz politisch investieren

Volkswirtschaftlicher Erfolg braucht Investitionen in Klimaschutz. Das hat der Stern-Report klar dargelegt. Die Alternative besteht darin, 1%/a des weltweiten Sozialprodukts jetzt in den Klimaschutz zu investieren oder dauerhaft mindestens 5%/a an Wohlfahrtsverlust durch die Kosten des verschärften Klimawandels zu ernten. Betriebswirtschaftlich erfolgreiches Handeln braucht verlässliche Rahmenbedingungen. Und das gilt bei weitem nicht nur für Steuergesetze.

Daraus wird klar: Wer jetzt das Umsteuern auf klimagerechteres Wirtschaften bremst oder gar torpediert, schadet uns wirtschaftlich. Ein warnendes Beispiel dafür, welche Folgen die Ignoranz des Klimaschutzes hat, ist die amerikanische Automobilindustrie, die ihrem Untergang ins Auge sieht. Die europäische und japanische Automobilindustrie ist in einer relativ besseren Position, weil Europa und Japan sich ordnungs- und fiskalpolitisch den besseren und ökologisch wirksameren staatlichen Rahmen gegeben haben. Zentral dabei ist die seit Jahrzehnten sehr viel höhere Besteuerung von Benzin im Vergleich zu den USA.

CO2-Grenzwerte für Europa

Im europäischen Ordnungsrahmen fehlt noch ein entscheidendes Element: Grenzwerte für den Kraftstoffverbrauch. Gescheitert ist die Selbstverpflichtung des europäischen Automobilverbands ACEA von 1998, die CO2-Emissionen von Neufahrzeugen bis Ende 2008 auf durchschnittlich 140 g/km zu reduzieren. Nun müsste schnell eine klare staatliche Regelung kommen. Die stattdessen Ende 2008 durchgedrückte Aufweichung des EU-Klimapaketes ist ein schwerwiegender politischer Fehler. Wir Grüne auf allen Ebenen haben uns wie ursprünglich die Europäische Kommission dafür eingesetzt, dass 120 Gramm CO2/km ohne Ausweichmaßnahmen schon 2012 verbindlich werden. Dass die CO2-Grenzwerte für neu zugelassene PKW in späteren Stufen, mit höheren Werten und mit weniger Verbindlichkeit eingeführt werden, schadet langfristig unserer Volkswirtschaft und unserer Automobilindustrie. Diesen Schaden haben die Lobbyisten

von CDU, SPD und FDP in der schwarz-roten Bundesregierung und der schwarz-gelben Landesregierung maßgeblich mit zu verantworten: Sie haben ihr Ziel leider durchgesetzt.

Dabei haben wir beim Umbau der Autoindustrie keine Zeit zu verlieren. Wir müssen jetzt umsteuern und in den Klimaschutz politisch investieren. Zum einen mit ambitionierten CO₂-Einsparzielen auf allen Ebenen, zum anderen mit ambitionierten Klimaschutzmaßnahmen. Die niedersächsische Landesregierung hat bisher versäumt eigene CO₂- Reduktions- oder Klimaziele zu formulieren. Es wurden schlicht die EU-Ziele für 2020 übernommen, die ein ambitioniertes Handeln Niedersachsens überflüssig machen. Denn für eine 20%ige CO₂-Reduktion reichen schon die Maßnahmen auf Bundesebene. Und die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energie auf 20% haben wir in Niedersachsen wegen der guten Windverhältnisse und einer intensiven industriellen Landwirtschaft, die die Biogasanlagen füttern kann, bereits fast erreicht, ohne dass die Landesregierung Niedersachsens auch nur einen Handschlag dazu getan hätte. Dabei sollte es im Interesse Niedersachsens liegen, dass die nächste UN-Klimakonferenz in Kopenhagen Ende 2009 ein Erfolg wird und Europa im Klimaschutz nicht stehen bleibt, sondern voranschreitet. Statt Anti-Klimaschutz-Lobbying von Hannover nach Berlin und Brüssel ist ab jetzt der Einsatz nicht nur von Grünen, sondern auch der Landesregierung dringend nötig: für mehr Klimaschutz auch da, wo es den Verkehrssektor betrifft.

Tempolimits für Deutschland

Dazu gehört ein allgemeines Tempolimit auf deutschen Autobahnen, wie es dies sonst überall auf der Welt gibt. Ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen spart nicht nur sofort 3 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen im Jahr ein. Es ist auch ein entscheidendes ordnungspolitisches Signal für die deutsche Automobilindustrie: 220 km/h-Spitze sind dann kein Verkaufsargument mehr. Das Tempolimit wird eine Initialzündung sein für eine neue Gestaltung der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge und den Ausbaustandard der Straßen: Spaß am Auto, der für viele wichtig ist, entsteht nicht über eine immer stärkere Motorisierung: Fette Maschinen sind dann ‚out‘, effiziente und kostengünstigere Antriebe ‚in‘.

Innerhalb von Ortschaften kann zusätzlich mit einem generellen Tempolimit von 30 Km/h nicht nur die Unfallgefährdung nahezu auf Null reduziert werden, sondern auch die besonders dort geballt auftretenden Verkehrsemissionen werden so wirksam gemindert.

2. Autohersteller in die Dienstleistungsökonomie: Vernetzte Mobilität als Produkt

1,3 Tonnen wiegt heute ein VW-Golf oder eine Mercedes A-Klasse. 1,3 Tonnen Auto bewegen, um 80 kg Mensch morgens von zu Hause zur Arbeit zu bringen? Effizienz sieht anders aus. Wegen steigender Öl- und Energiepreise wird die Ineffizienz zur Kostenfalle für die Kunden. Effiziente und bequeme Mobilität bereitstellen statt nur Fahrzeuge zu verkaufen: Das ist das zukünftige Produkt unserer Autohersteller

Jeder und jedem ein eigenes Auto: Dieses Bild ist tief in unseren Köpfen verankert. Geteilt wird höchstens unter Familienmitgliedern. Zudem wird das Auto von vielen nicht nur als Verkehrs- und Transportmittel verstanden: Ein Auto (insbesondere die männliche, fahrerzentrierte Limousine) ist Statussymbol – nur der kleine, sparsame Zweitwagen der Frau soll rein praktischen Ansprüchen genügen; ein Auto vor der eigenen Haustür garantiert Selbstbestimmung und Unabhängigkeit. Rasen ohne Tempolimit wird verwechselt mit der Sehnsucht nach Freiheit.

Das eigene Auto ist eine Konsum-Erfolgsgeschichte im Nachkriegs-Westdeutschland wie in anderen Teilen der Welt, weil es ein Versprechen von Freiheit und Gleichheit ist. Ein Versprechen von Freiheit, weil es den Menschen mehr individuellen Entscheidungsspielraum ermöglicht, wann sie sich wohin bewegen, als der öffentlichen Verkehr - der bis in die 70er Jahre im ländlichen Raum vornehmlich auf dem Prinzip 'der Morgenzug, der Schüler-Mittagszug und der Abendzug' fußte. Ein Versprechen von Gleichheit, weil erstmals für den Durchschnittsverdiener, ja sogar dem Unterdurchschnittsverdiener individuelle, zügige Mobilität greifbar machte.

Das eigene Automobil löst sein Versprechen von Freiheit und Gleichheit auf Dauer jedoch immer schlechter ein. Immer mehr individueller Verkehr auf der Straße hat in den Ballungsräumen zu einem nicht mehr mit den bisherigen Konzepten lösbaren Raumproblem geführt. Die Freiheit kommt im Stau zum Stehen. Der öffentliche Verkehr ist weitaus raumeffizienter. Die Gleichheit kann das Automobil mit dem bisherigen Energieverbrauch bei mittelfristig weiter steigenden Ölpreisen und generellen Energiepreisen nicht mehr gewährleisten. Darum brauchen wir neue Antworten für diese Versprechen.

Vernetzte Mobilität und die grünen Vorschläge dazu verlangen das Infragestellen alter Gewohnheiten und ein Umdenken: Nicht der Besitz des Autos, sondern die Möglichkeiten, den eigenen Mobilitätsbedürfnissen jeweils passend nachzukommen, werden dann zum Wohlfühlfaktor. Das Auto ist Bestandteil dieser Mobilitätskette. Warum aber ein eigenes Auto ständig bereit halten, wenn ein moderner ÖPNV mit engem Taktfahrplan, günstigen, landesweiten Tickets und guten Umsteigemöglichkeiten am Ort angeboten wird, oder moderne schicke Car Sharing Autos bequem um die Ecke stehen? Als Beispiel für einen Bewusstseinswandel sei hier das Fahrrad genannt. Galt diese Fortbewegungsart noch vor nicht allzu langer Zeit als wenig chic, sind heute Radler im Anzug mit Aktentasche auf dem Gepäckträger keine Seltenheit mehr. Und der Ausflug am Wochenende mit Rennrad oder Mountainbike gehört heute bei vielen längst zum guten Ton.

VW war dazu bereits vor über zehn Jahren einmal auf dem richtigen Weg. Mit dem 3-l-Lupo, dem 3-l-A2, sowie dem ersten Serienhybrid „A4 Avant Duo“ und einem Elektro-Golf, wurden damals bahnbrechende Innovationen vorgestellt, die aber leider nur in sehr begrenzter Stückzahl und für kurze Zeit am Markt blieben. Ob diese Modelle an den technisch aufwendigen und damit teuren Konzeptionen der Fahrzeuge, an mangelnder Ausdauer bei der Unterstützung durch VW oder mangelnder Offenheit der potenziellen Kunden scheiterte: Heute ist es Zeit für neue und noch ambitioniertere Konzepte.

Mobilität statt Autos kaufen

Car Sharing wird immer beliebter. Es trägt zu einer effizienteren Mobilität bei, weil es für die Fahrt alleine zum Arzt, mit zwei Kindern zum Ausflug oder für den Transport eines bei Ebay gerade erworbenen Möbelstücks das jeweils passende Fahrzeug anbietet, sofern das Netz dicht genug ist – mit einem Prä für das möglichst kleinste Fahrzeug, das den beabsichtigten Zweck am kostengünstigsten erfüllt. Außerdem neigen Car Sharer dazu, Bequemlichkeitsfahrten zu unterlassen. In Niedersachsen ist das Konzept bereits an vielen Orten ein Erfolg durch Eigeninitiative privater Unternehmen. In Hannover stehen z.B. allein beim Anbieter Stadtmobil über 100 KFZ im Stadtgebiet für inzwischen 3000 eingetragene KundInnen bereit.

Der Einstieg von Autoherstellern in das Car Sharing ist sowenig abzulehnen wie die Einführung von Biolebensmitteln in Supermärkten. Mit dem Projekt ‚car2go‘ macht Mercedes einen Anfang: Zunächst 50 Smart stehen seit Oktober 2008 in Ulm zu einer Testphase zur Verfügung, 150 sollen es für das breite Publikum dieses Frühjahr werden. Die Nutzer informieren sich online über das nächststehende Fahrzeug, können mit einem Code den Wagen öffnen, zahlen elektronisch pro Minute und können das Fahrzeug an einem beliebigen Punkt in der Stadt wieder abstellen. **Wir wollen dafür sorgen, dass Car Sharing erleichtert wird. Parkplätze müssen ausgewiesen werden. Öffentliche Autos brauchen für sie ausgewiesene Parkzonen wie Taxis. Es müssen schnell auf Bundes- und Landesebene technische Standards vereinbart werden, damit die Systeme kompatibel werden. Wir wollen auch die Dienstwagen von Land und Kommunen in Car Sharing Pools einbringen. Daneben sind Softwareplattformen weiter zu entwickeln, die als private Mitfahrzentralen ebenfalls für umweltfreundlichere Mobilität sorgen.**

Öffentlichen und Individualverkehr vernetzen

Gerade in Städten ist Mobilität ohne eigenes Auto unproblematisch, oftmals sogar bequemer und zeitsparender als im Stau zu stehen oder einen Parkplatz zu ergattern. Wesentlich schwie-

riger ist dieses Vorhaben im Ländlichen Raum umzusetzen. Deshalb war die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch die teilweise Zweckentfremdung dieser Mittel zur Finanzierung des Landesanteiles an der Schülerbeförderung und die damit verbundene Ausdünnung des Zugangebots im Flächenland Niedersachsen durch die CDU/FDP-Landesregierung ein gravierender Fehler. Die Erfolge durch zusätzlichen Wettbewerb auf der Schiene und die seit 2008 eingesetzten 15 Mio.€/a zusätzliche Landesförderung haben nur die schlimmsten Auswirkungen der weiteren Kürzung der ÖPNV Finanzierung durch die CDU/SPD Bundesregierung um 60 Mio.€/a abmildern können. Wer umweltverträgliche Mobilität fördern will, kommt in Zukunft um den Ausbau des öffentlichen Verkehrs nicht herum.

Denn vernetzte Mobilität braucht mehr als Car Sharing. Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr müssen zusammen als Mobilitätspaket angeboten werden, denn ohne eine Veränderung des modal split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs wird die Mobilität in den Wohlstandsgesellschaften niemals halbwegs klimagerecht.

Das Flächenland Niedersachsen hat im Zuge des demografischen Wandels nicht nur immer mehr ältere Menschen, von denen viele kein eigenes Auto haben (können) sondern angesichts der Finanznöte in den kommunalen Kassen auch längst kein flächendeckendes, bedarfsgerechtes ÖPNV Angebot mehr. Auf Eigeninitiative von BürgerInnen oder einzelnen Kommunen entstehen immer mehr Bürgerbus- und Rufbuskonzepte, die zu günstigen Preisen die dispersen Mobilitätsbedürfnisse auf dem Lande befriedigen. **Hier fordern wir eine gemeinsame Initiative von Landesregierung, kommunalen Spitzenverbänden und Autoindustrie für einen flächendeckenden preisgünstigen Betrieb mit Bürger- und Rufbussen in kleinen, multifunktionalen Fahrzeugen in Niedersachsen.** Interessant für VW Nutzfahrzeuge in Niedersachsen wäre z.B. auf der Grundlage des Transporters die Entwicklung eines Bürgerbus Angebotes.

Ein spannendes Konzept bietet auch Car Sharing in Hannover: Mit HANNOVERmobil erwirbt der Kunde neben der Mitgliedschaft beim Car Sharing, eine übertragbare Jahreskarte des GVH sowie Rabatt auf Taxifahrten und einen Gutschein für die Bahn Card 25.

Vernetzte Mobilitätskonzepte entwickeln und von PKW über Busse bis zur Software Komponenten liefern: Das muss langfristig auch das Geschäftsmodell unserer bisherigen Autohersteller werden, damit sie auf dem Markt bestehen können. Das gilt gerade im Export: Die Hälfte der Weltbevölkerung lebt inzwischen in Städten. Für die Bewohner der Megacities der Schwellenländer oder auch in London und New York sind die Grenzen der individuellen motorisierten Mobilität täglich greifbar.

3. Kompetenz- und Forschungsfeld Batterie aufbauen

Elektromobilität gibt es schon – auf der Schiene. Und sie wird voraussichtlich auch im Individualverkehr wichtiger werden. Die Hybrid-Technologie, die Koppelung von Verbrennungs- und Elektromotor, wurde in den 80er Jahre auch in Deutschland beforscht, aber nach Versuchen bei Audi nicht zur Serienreife gebracht. Eine Technologieverweigerung kann – wie beim Dieselfilter – jedoch weit reichende negative Folgen haben.

Toyota war das erste Unternehmen, das die Chance im Experiment Hybrid konsequent genutzt hat und nach der Markteinführung des Prius 1997 durchhielt. So können heute die Nutzer während der Fahrt im Prius beobachten, wie die in der deutschen Bahntechnik bereits seit Jahrzehnten angewandte elektrische Rückeinspeisung von Bremsenergie (Rekuperation) auch beim Auto Einsparungen bringt – gerade für Technikfans eine interessante Erfahrung. Mit Autos aus Niedersachsen kann man sie frühestens ab nächstem Jahr machen.

Rein als Antrieb ist der Elektromotor mit einem Wirkungsgrad von bis zu 95% dem Verbrennungsmotor weit überlegen – dem voraus geht natürlich der jeweilige elektrische Wirkungsgrad bei der Stromproduktion. Plug-In-Elektrofahrzeuge, deren Batterie sich also über das Stromnetz aufladen lässt, könnten in Zukunft als kleine Fahrzeuge für die Wege des Alltags zur Arbeit, zum Einkaufen und zur Kultur ein Baustein in neuen und sparsamen Mobilitätskonzepten sein, dort wo der öffentliche Verkehr keine Alternative anbieten kann. Allerdings ist für uns Grüne auch

klar, dass wir nicht ausschließlich auf neue Antriebstechnologien setzen können. Dies gilt auch für Elektro-Mobilität. Beachtenswert ist in diesem Zusammenhang das Ergebnis einer Studie des ZEW (Zentrum für europäische Wirtschaftsforschung): Die Zukunftsfähigkeit alternativ betriebener PKW wird maßgeblich vom Ausbau des entsprechenden Tankstellennetzes abhängen.

Erneuerbaren Energien und Individualverkehr verknüpfen

Die ökologische Bilanz von Plug-In-Elektrofahrzeugen hängt von der zukünftigen Stromproduktion ab. Wer sich für Elektrofahrzeuge einsetzt, aber nicht zugleich den massiven Ausbau der erneuerbaren Stromproduktion fördert, erzeugt keine nachhaltige Mobilität. Die schwarz-gelbe Landesregierung mit ihrer im Widerstreit der Interessen insgesamt zurückhaltenden Windkraft-Politik hat diesen Schritt immer noch nicht geschafft, wie dem Antrag der Fraktionen 16/1338 zu entnehmen ist. Dabei sind gerade Plug-In-Fahrzeuge und Windkraft eine gute Kombination: Für den un stetig anfallenden Windstrom brauchen wir umso mehr Speicherkapazität, je weiter der Ausbau der Windkraft voran schreitet. Die Batterien der Plug-In-Elektrofahrzeugflotte können ein wichtiger Bestandteil hiervon sein: Sie werden dann aufgeladen, wenn viel Strom anfällt.

Dass Elektrofahrzeuge aktuell stark ins Gespräch kommen, liegt nicht zuletzt daran, dass die Batterietechnologie Fortschritte macht. Leistungsfähige und leichte Akkus auf Lithium-Ionen-statt auf Nickel-Cadmium-Basis werden nicht nur zum Einsatz in Autos, sondern von vielen Branchen nachgefragt und entwickelt.

Niedersachsen war daran jedoch bisher kaum beteiligt. Die Technologieführer sitzen in Japan, Großbritannien und den USA. In diesem Jahr haben die Volkswagen AG und die Toshiba Corporation nun eine Kooperation bei der Entwicklung von Elektroantrieben für eine neue Fahrzeugserie und von Batteriesystemen hoher Energiedichte für die nächste Generation von Elektrofahrzeugen vereinbart und die Landesregierung versucht bei dem angeschlagenen Spezialfahrzeughersteller Karman in Osnabrück endlich auch Know How zu bündeln.

Zwar präsentierte Volkswagen bereits Ende 2007 erstmals die Studie eines Zero-Emission-Vans mit einem 45 kW starken Elektromotor und Hochtemperatur-Brennstoffzelle, dessen zwölf Lithium-Ionen-Batterien über einen Gesamtenergiegehalt von zwölf kWh für eine Reichweite von etwa 100 Kilometern verfügt. Aber eine Serienreife ist für die nächsten Jahre noch nicht in Sicht. Die Reichweite der heutigen Lithium-Ionen-Akkus lässt sich nach derzeitigen Schätzungen der Ingenieure erst bis ca. 2020 verdoppeln, um heutigen Käufererwartungen zu entsprechen.

Das weltweite Potential für Elektroautos wird als erheblich eingeschätzt – allerdings nur bei vergleichbarem Preisniveau zu herkömmlichen Fahrzeugen (durch Synergienutzung mit regenerativer Stromerzeugung). Heutige Akkus verbrauchen aber auch noch zu viele wertvolle Rohstoffe.

Wir wollen deshalb mit einer deutlich stärkeren, gemeinsamen Forschungsanstrengung des Landes, der Forschungsinstitutionen und der Industrie ein Kompetenz- und Forschungsfeld Batterie in Niedersachsen aufbauen. Stiftungsprofessuren aus der Industrie mit Anschlussfinanzierung des Landes können ein Beitrag sein. Mit Projektgeldern für das Forschungsfeld Batterie kann das Land gemeinsam mit VW, Karman und Conti und weiteren industriellen Partnern dafür sorgen, dass aus den vorhandenen Potentialen im Land ein Synergieeffekt für ein starkes Kompetenzfeld Batterie entsteht. Gemeinsam ist auch mit dem Aufbau einer öffentlichen Infrastruktur für Elektromobilität zu beginnen (z.B. Netzanschlüsse mit Münzeinwurf an Parkplätzen), denn für viele Pendler und Dienstleister in Ballungsräumen wären Elektrofahrzeuge schon heute wegen der dort sehr kurzen Tagesfahrleistung eine echte Alternative. Anknüpfen können wir an das Know-How zur Brennstoffzelle, vor allem bei der 2004 gegründeten Landesinitiative und den zahlreichen natur- und ingenieurwissenschaftlichen Forschungskapazitäten an den Hochschulen. Es ist unverantwortlich, dass ein so stark von der Automobilindustrie abhängiges Land wie Niedersachsen seine Forschungs- und Förderanstrengungen für die Zukunftsfähigkeit und Klimaverträglichkeit seiner Industrie immer noch vernachlässigt. Hinzu kommt, dass Wasserstoff für Windstromüberschüsse, die derzeit verloren gehen, auch ein geeignetes Speichermedium wäre.

4. Zulieferindustrie: Technologische Kompetenz für Zukunftsbranchen nutzen

Auch die niedersächsische Automobilzulieferindustrie muss sich in Zeiten des Klimawandels neu ausrichten. Ihr Einsatz ist bei der Fahrzeugentwicklung gefragt. Wichtige Themen sind: Mehr Effizienz beim Kraftstoffeinsatz; neue Antriebstechnologien; Minimierung des Rohstoffverbrauches und Wiederverwertbarkeit; Verringerung des Fahrzeuggewichts und Informations- und Servicetechnologien für Fahrzeuge von morgen, die viele Nutzer statt einen Besitzer haben.

Zum anderen macht es für viele Automobilzulieferer Sinn, ihre Abhängigkeit vom Produkt Auto zu verringern. Sie sind kompetent in Entwicklung und in Fertigung, im Zusammenspiel von moderner elektronischer Steuerung und der Verarbeitung von Metall und anderen Werkstoffen. Darin steckt viel Potenzial für andere Branchen. Die Erneuerbaren Energien bieten sich perspektivisch und technologisch mit Geothermikanlagen, Kleinwindanlagen und kleinen Wassermühlen an. Der weltweit größte Automobilzulieferer Bosch macht es vor und will seinen bisherigen Anteil von 60% aus dem Kraftfahrzeuggeschäft senken: Neben Komponenten für Windkraftanlagen, Wärmepumpen und solarthermischen Anlagen stellt Bosch auch Photovoltaik-Anlagen für den wachsenden Weltmarkt her und plant trotz Wirtschaftskrise die Verdreifachung seiner PV-Kapazitäten mit der Übernahme der Ersol AG. **Wir wollen auch hier mit einer gemeinsamen Forschungsanstrengung des Landes, der Forschungsinstitutionen und der Industrie ein Kompetenz- und Forschungsfeld für ergänzende Produkte zur Autoproduktion in Niedersachsen aufbauen. Mit mittelständischen und industriellen Partnern sind hier Synergien zu erschließen aus den vorhandenen Automobilbaukompetenzen im Land für neue Produkte und Dienstleistungen.**

5. Staatliche Hilfen in engen Grenzen

Die Finanzmarktkrise führt zu vielfältigen Interventionen des Staates zugunsten eines funktionierenden Kapitalmarkts. Für Unternehmen anderer Sektoren haben Bund und Länder ihre Bürgschaftsprogramme und die Zinsverbilligungsprogramme insbesondere der KfW ausgeweitet. Diese Hilfen, die auch Unternehmen aus dem Automobilbereich zur Verfügung stehen, zeigen den engen Rahmen auf, in dem der Staat agieren sollte: Zum einen kann er versuchen, Kaskadeneffekte innerhalb der Industrie zu verhindern: Unternehmen mit einem guten Geschäftsmodell sollten nicht daran scheitern, dass ihren Geschäftspartnern die Liquidität fehlt. Zum anderen kann der Staat versuchen, den Anstieg der Kapitalkosten durch zeitlich befristete Programme der staatlichen Förderbanken zu mildern. Der Staat darf jedoch den Wettbewerb nur in Maßen verzerren und kann nicht jede Insolvenz abwenden. Falls große Unternehmen der Automobilindustrie in Niedersachsen nach Hilfe der öffentlichen Hand verlangen, wird dies aufgrund der Dimension nicht von der Landespolitik allein zu entscheiden sein. Das EU-Beihilferecht und die Position der Kommission geben Grenzen vor. Wir wollen mögliche Hilfen für Automobilhersteller oder Zulieferunternehmen nicht wie bei Opel blind vergeben. Sie müssen sich ihrer ökologischen Verantwortung und ihren realistischen ökonomischen Perspektiven stellen und ihre Produkte auf niedrigen Verbrauch ausrichten. Sonst sind staatliche Hilfen sinnlos und verschwendet.

Abwrackprämien, aber richtig: CO₂-Stilllegungsprämie

Sinnlos und verschwendet ist bereits die Kfz-Steuer-Aussetzung durch die schwarz-rote Bundesregierung, die auch abgasoptimierten, benzinverschleudernden Porsches zu Gute kommt. Mit dem Konjunkturpaket II hat die Bundesregierung eine Abwrackprämie beschlossen. Wer ein 9 Jahre altes Auto verschrotten lässt und einen Neuwagen oder Jahreswagen erwirbt, erhält eine Abwrackprämie von 2.500 €. Insgesamt stehen 5 Mrd. € zur Verfügung. **Wir Grüne lehnen diese Abwrackprämie ab, weil sie keine ökologische Lenkungswirkung hat. Wenn die Bundesregierung der Ansicht ist, dass die Anschaffung eines Neuwagens aus Steuermitteln gefördert werden soll, dann wäre dies nur vertretbar, wenn der Neuwagen einen signifikant niedrigeren CO₂-Ausstoß (max. 120 g CO₂) vorweisen kann.** Nur so würde mit der Förderung der notwendige Beitrag zum Klimaschutz geleistet und zugleich verändert diese Nachfrage nach umweltverträglichen Autos die Produktion der Hersteller in die richtige Richtung.

C. Fazit

Die Automobilindustrie muss umsteuern: wer nicht schnell ein klimaschutzkompatibles Angebot präsentieren kann, wird vom Markt verdrängt. Denn die Hauptursache der Krise der Automobilindustrie ist die falsche Produktpalette vor dem Hintergrund des Klimawandels - und nicht die Wirtschaftskrise. Die Politik kann dabei mit ökologischen Rahmenbedingungen Lenkungswirkung entfalten: Z.B. durch stringente CO2-Grenzwerte und Tempo 120 auf Autobahnen.

Die Zukunft liegt in vernetzten Mobilitätsangeboten, verkauft werden Dienstleistungen und nicht Autos. Durch die Informationstechnologie ergeben sich völlig neue Möglichkeiten der nutzerfreundlichen Verknüpfungen von Car Sharing und Öffentlichem Personen Nah- und Fernverkehr zu bequemen und effektivem Mobilitätsmanagement.

Bei den neuen Antrieben liegen große Chancen in der Elektromobilität, Deutschland und auch Niedersachsen hinkt allerdings bei der Speichertechnologie hinterher. Hier wollen wir mit einem Forschungsschwerpunkt in Niedersachsen aufholen. Die Speicherkapazitäten der Elektroautos erbringen dabei einen wichtigen Beitrag, um das Stromversorgungsnetz für Erneuerbare Energien fit zu machen. Die Erneuerbaren wiederum können neben anderen neuen Produkten ein wichtiges weiteres Standbein für Autozulieferer sein.

Damit auch die Beschäftigten den Technologiewandel bewältigen können, ist eine Weiterbildungsoffensive unerlässlich. Nur so verhindern wir Arbeitslosigkeit auf der einen und Facharbeitermangel auf der anderen Seite. Finanzielle staatliche Hilfe soll im begrenzten Rahmen von Bürgerschafts- und Zinsverbilligungsprogrammen gehalten werden. Der Staat unterstützt vor allem beim Sprung in die Zukunft, da aber konsequent: So macht eine Abwrackprämie nur als CO2-Minderungsprämie Sinn.

Alle Handlungsstränge haben eines gemeinsam: Politik und Automobilindustrie tragen in jeweils unterschiedlichen Gewichten, aber stets beide Verantwortung. Nur in einer gemeinsamen Anstrengung können wir verhindern, dass aus der Klimakrise und aus der Finanzkrise eine zentrale Branche Niedersachsen sehr stark niedergeht – mit allen negativen Folgen für das Land.

Wir brauchen einen Dialog zur zukunftssicheren Mobilität in Niedersachsen. Wir Grüne werden dabei entscheidend mitwirken. Unsere Ideen für eine nachhaltige wirtschaftliche Zukunft Niedersachsens sind ein wichtiger Impulsgeber für die Automobilindustrie. Auch die CDU-FDP-Landesregierung ist in der Verantwortung, diesen Dialog zu betreiben und mit der niedersächsischen Autoindustrie zu besprechen, dass klimaschonende Mobilität der einzige zukunftsfähige Weg ist.

Der Dialog zukunftssichere Mobilität muss zu einem Dreieck von Staat, Markt und Bürgergesellschaft erweitert werden: „Das Drei-Liter-Auto will niemand kaufen.“ Das ist seit 15 Jahren von der Automobilindustrie zu hören, wenn es um verbrauchsarme PKW und die dazu eingestampften Modellprojekte geht. Die BürgerInnen haben als VerbraucherInnen mit ihrer Nachfragemacht Einfluss auf die Modellpolitik der Hersteller. Damit sparsame Fahrzeuge – trotz aktuell sinkender Kraftstoffpreise – schnell ein Verkaufsschlager werden, muss sich die Kommunikation der Hersteller ändern: Die bisherige Werbestrategie ‚größer, schneller, mehr PS‘ muss der Vergangenheit angehören und durch ‚sparsam und effizient‘ ersetzt werden.

Wir Grüne werden unseren Teil dazu beitragen und in der Gesellschaft für grüne Mobilität werben: vom sparsamen Fahrzeug über Car Sharing zu verknüpfter öffentlich-privater Mobilität. Grundlage dafür muss natürlich weiter ein attraktiver, flächendeckender ÖPNV sein. Wir bieten allen politischen Kräften Niedersachsens an, mit uns an diesem gemeinsamen Strang zu ziehen – für die nachhaltige wirtschaftliche Zukunft Niedersachsens.

V.i.S.d.P. Enno Hagenah (MdL, Sprecher für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr) Hannover, 6/09
(Auf Grundlage des grünen Green Car Konzeptes und Ausarbeitungen der Grünen in BaWü)