

Winfried Hermann MdB	Umweltpolitischer Sprecher der Bundestagfraktion Bündnis 90/Die Grünen	"
Albert Schmidt MdB	Verkehrspolitischer Sprecher	"
Fritz Kuhn MdB	Sprecher der Arbeitsgruppe Wirtschaft und Arbeit	"
Michaele Hustedt MdB	Energiepolitische Sprecherin	"
Matthias Berninger MdB	Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft	
Felix Beutler	Fraktionsmitarbeiter für Ökologische Infrastrukturpolitik	

Green Car Paper

Herausforderungen, Innovationsfelder, Potenziale und Maßnahmen einer grünen Automobilstrategie

- Auszüge -

A Die Zukunft des Autos – das Auto der Zukunft

„Grüne Verkehrspolitik widmet sich vorzugsweise den öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem der Bahn. In der Tat liefern Bahnen und Busse die wesentlichen Beiträge für umweltfreundliche Mobilität. Gäbe es die öffentlichen Verkehrsmittel nicht, müsste man sie erfinden.

Dieses Papier widmet sich dennoch ausschließlich der Frage, wie der Autoverkehr umweltfreundlicher zu gestalten ist. Dies ist keine Relativierung der Bedeutung des Umweltverbundes aus Öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad und Fußverkehr, für den wir auch weiterhin Politik aus voller Überzeugung machen, weil wir wissen, dass er das Rückgrat einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik ist. Es definiert auch nicht die grüne Verkehrspolitik neu. Es ist vielmehr ein Beitrag zur Umsetzung der Strategie „Weg vom Öl“, die die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen auf ihrer Neujahrsklausur 2005 in Wörlitz einstimmig beschlossen hat, im Bereich der Automobiltechnik und -nutzung: eine grüne Automobilstrategie.

Da die von Pkw und Lkw verursachten Umweltprobleme nach wie vor sehr groß sind, der Autoverkehr aber bei allen Bemühungen zu dessen Begrenzung und Verlagerung auch in Zukunft wesentliche Anteile des Transportgeschehens haben wird, muss eine umweltorientierte Mobilitätspolitik neben den Zielen der Verkehrsmeidung und -verlagerung verstärkt die Ökologisierung des Automobils und seiner Nutzung in den Blick nehmen.

Daher ist die Strategie „Weg vom Öl“, wie sie Bündnis 90/Die Grünen verfolgen, aus ökologischen, sozialen und ökonomischen Gründen ohne Alternative – auch im Mobilitätssektor. Ohne grundlegende Umstellungen bei Antriebs-, Kraftstoff- und Produktionstechniken wird die Herstellung und Nutzung von Automobilen bald an natürliche Grenzen stoßen. Zugespitzt formuliert: Das Auto der Zukunft fährt solar (im weitesten Sinne) oder gar nicht.

Für Deutschland, insbesondere für seine hochentwickelte Automobilindustrie, liegen in dieser Entwicklung Chancen und Risiken zugleich. Der hoch brisanten Frage nach der Zukunft des Autos unter den Bedingungen eines weltweit stark wachsenden Kfz-Marktes bei gleichzeitig abnehmenden Erdölreserven stellen sich die Automobilhersteller bisher aber nicht ehrlich genug. Das Ausmaß der Herausforderung wird immer noch verdrängt.

Neuerdings sind aber auch sehr nachdenkliche Stimmen aus der Automobil- und Mineralölwirtschaft zu hören. So kommt die Studie "Mobilität 2030" des "Sustainable Mobility Projects", für das u. a. Jürgen Schrempp und Bernd Pischetsrieder verantwortlich zeichnen, nach einer Analyse der weltweiten Verkehrsentwicklung zu dem bemerkenswerten Schluss,

"dass das gegenwärtige Mobilitätssystem weder nachhaltig ist, noch bei gleich bleibender Entwicklung nachhaltiger werden kann". Diese Einsicht teilen wir.

Unser Papier ist auch ein Beitrag zur Diskussion um die Zukunft des Automobilstandorts Deutschland. In Deutschland arbeiten 770.000 Menschen direkt (inkl. Zulieferer) in dieser Branche. Hunderttausende weitere Arbeitsplätze hängen vom Automobil ab. Insbesondere im Export gehört die deutsche Autoindustrie weltweit zu den Spitzenreitern. Der Absatz von in Deutschland hergestellten Nutzfahrzeugen boomt national wie international, beim Pkw verläuft der Inlandsabsatz vergleichsweise zurückhaltend, während der Export auf Rekordniveau liegt. Der Auto-Außenhandelsüberschuss betrug 2003 rund 78 Milliarden Euro und machte mehr als 80 Prozent des gesamten Außenhandelsüberschusses aus. Vom Erfolg der Branche hängt ein wesentlicher Teil der wirtschaftlichen Gesamtlage in Deutschland ab.

In der globalisierten Welt wird derjenige die Zukunftsmärkte gewinnen, der auf die Herausforderungen von morgen schon heute mit innovativen Entwicklungen aufwarten kann. Wir sind der Überzeugung, dass die deutsche Automobilindustrie über den Ingenieursverstand und das Kapital verfügt, um ihren technologischen Vorsprung durch ökologische Innovationen dauerhaft zu wahren. Werden die Automobile und Mobilitätssysteme der Zukunft vor allem auch in Deutschland entwickelt und gebaut, sind auch die Perspektiven für die Zukunft der deutschen Automobilwirtschaft mit ihren Arbeitsplätzen positiv. Umgekehrt gilt: Wird die Abhängigkeit vom Erdöl nicht drastisch gesenkt durch innovative technische Lösungen, muss man sich Sorgen um den Automobilstandort Deutschland machen.

Bei der vielleicht wichtigsten Antriebsinnovation der letzten 40 Jahre, dem Hybridantrieb, haben die Japaner einen Marktvorsprung von mindestens fünf Jahren. Dies mindert Marktchancen deutscher Hersteller, zudem ist ein Image-Verlust damit verbunden. Ähnlich kontraproduktiv, wie die lange Zeit defensive Einstellung zur Hybridtechnik, war der kurzfristige Widerstand gegen den Rußpartikelfilter. Sogar noch zu einem Zeitpunkt, da Peugeot und Citroën schon über 100.000 Fahrzeuge mit Filter verkauft hatten und absehbar war, dass die Schadstoffgrenzwerte in den USA und in Europa in Zukunft nur noch Dieselfahrzeuge mit Filter zulassen würden, ist die deutsche Automobilindustrie gegen die Einführung schärferer Schadstoffgrenzwerte zu Felde gezogen. Die späte Zusage der Industrie, bis 2008 alle Fahrzeuge mit Filtertechnologie auszustatten, wurde erst nach massivem öffentlichem Druck und aufgrund verstärkter Kundennachfrage nach dieser sauberen Technologie gegeben. Weil Hersteller wie Volkswagen darauf nicht vorbereitet waren, bestehen aktuell für Fahrzeuge mit Partikelfiltern lange Wartezeiten. Manche potentiellen Käufer, die nicht warten wollen, entscheiden sich für Fahrzeuge der Konkurrenz. Der Imageverlust ist enorm hoch.

Alles in allem ist die deutsche Automobilindustrie trotz großer Erfolge in den letzten Jahren für die Zukunft nicht optimal aufgestellt. Die aktuelle Opel-Krise in Bochum und Rüsselsheim zeigt u.a., dass deutsche Standorte in der weltweiten Konkurrenz um die preiswertesten Autos kaum mithalten können. Nur innovative Hersteller haben einen Marktvorsprung im internationalen Vergleich, und das zentrale Innovationsfeld der Zukunft sind ökoefiziente Autos. Die Automobilindustrie muss - wie die Politik - die Zukunftsaufgaben ehrlicher und offensiver angehen, als Herausforderung wie auch als Chance.

Zusammengefasst lautet das **Anforderungsprofil an das Automobil der Zukunft** und seine Nutzung:

- Es verbraucht weniger Energie, weil es leichter ist und der Antrieb mit einem wesentlich höheren Wirkungsgrad arbeitet.
- Die Antriebsenergie wird regenerativ und damit klimaneutral erzeugt.
- Es fährt leise und belastet die Umwelt kaum noch mit Schadstoffen (Ziel: Zero Emission).
- Es ist verkehrssicher und minimiert Anzahl und Schwere von Unfällen (Ziel: Vision Zero).
- Das Auto ist - insbesondere in Ballungsräumen - integraler Bestandteil eines multimodalen Mobilitätssystems mit dem Rückgrat eines gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs und neuen Mobilitätsdienstleistungen.

B Innovationsfelder

Wir sehen fünf zentrale Innovations- und Handlungsfelder, in denen Potenziale zur massiven Steigerung der Ökoeffizienz des Automobils und seiner Nutzung erschlossen werden können:

1. Weiterentwicklung und Verbesserung der Benzin- und Dieselmotoren und Einsatz alternativer Antriebe (Steigerung der Energieproduktivität und Minimierung von Schadstoffen, Ziel: clean car)
2. Leichtbauweise, Reduzierung des Rollwiderstands sowie verbesserte Materialeffizienz und Recyclingpotenziale im Automobilbau (u.a. Minimierung des Lärms)
3. Kraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen, Erdgas und Wasserstoff (Reduzierung der Treibhausgase, Ziel: zero emission)
4. Verändertes Verbraucherverhalten und flexible Geschwindigkeitsregelungen
5. Neue Nutzungsformen des Autos (Senkung der Transportintensität)

In jedem Bereich können sowohl Einsparungen bei den Treibhausgasen wie auch bei Schadstoffen und Lärm erzielt werden. Aktiver Gesundheits- und Umweltschutz durch technische und soziale Innovationen müssen Hand in Hand gehen.

C Potenziale

Bis 2020 halten wir kumuliert eine Abnahme der CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs in Deutschland um 45 Prozent gegenüber 1990 für möglich, bis 2050 eine Abnahme um 80 Prozent. Nur wenn sich ein solches Szenario, ausgehend von den Industrieländern und deren absolut weitaus höchstem Reduktionspotenzial, zur Mitte des Jahrhunderts global durchsetzt, könnte auch ein weiteres Wachstum der Pkw-Rate in den Schwellen- und Entwicklungsländern insgesamt noch zu sinkenden CO₂-Emissionen führen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Eine weltweite Senkung der verkehrsbedingten Emissionen wird nur gelingen, wenn zudem alle Potenziale zur Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel neben den technischen und sozialen Innovationen des Automobils und seiner Nutzung ausgeschöpft werden. Dazu gehören auch eine Steigerung der Energieeffizienz und eine langfristige Umstellung der Energiequellen von Bussen, Bahnen und Schiffen, damit sie ihren Umweltvorteil gegenüber dem Auto wahren können. Der Luftverkehr als der am stärksten wachsende Verkehrsträger muss ebenfalls eine starke spezifische Verbrauchssenkung und Lärmreduzierung erbringen. Kurzflüge müssen perspektivisch ganz auf die Schiene verlagert werden.

D Maßnahmen

Die *Selbstverpflichtung* der europäischen Automobilindustrie (ACEA), den CO₂-Ausstoß bei Neufahrzeugen bis 2008 auf durchschnittlich 140 g/km zu senken, wird möglicherweise verfehlt werden, auch wenn sich in die Industrie selbst noch im vorgegeben Korridor sieht.

Für die Zeit nach 2008 ist daher auf europäischer Ebene zu entscheiden, ob eine erneute Selbstverpflichtung aller Hersteller mit einem ehrgeizigen Minderungsziel (90 g/km) sinnvoll ist. Dazu muss die gesamte Branche nachvollziehbar sicherstellen, dass dieses Ziel auch erreicht wird. Es bedarf dann eines erweiterten Monitorings durch die EU-Kommission und eines Non-Compliance-Mechanismus, der sicherstellt, dass Abweichungen vom Reduktionspfad für die Hersteller Konsequenzen haben. Unter diesen Umständen können ambitionierte Selbstverpflichtungen weiterhin sinnvoll sein, um den Durchschnittsverbrauch aller Neufahrzeuge zu senken. Außerdem sollte Bestandteil der Selbstverpflichtung sein, dass eine europaweite herstellerübergreifende Kampagne finanziert wird, die Werbung für verbrauchs- und schadstoffarme Fahrzeuge, für Biokraftstoffe und für spritsparendes Fahren macht.

Unabhängig davon sollten zur Begrenzung der Spitzenverbräuche analog zum Vorgehen in Japan und China spätestens *ab 2010 EU-weit Verbrauchsobergrenzen* für Fahrzeugtypen-

klassen festgelegt werden. Wenn solche Obergrenzen in zwei der wichtigsten weltweiten Automobilteilmärkte eingeführt werden, besteht kein Grund, davon in Europa abzuweichen.

Eine *ökologische Umgestaltung der Kfz-Steuer* ist überfällig. Dabei sollte die Bemessungsgrundlage vom Hubraum auf den CO₂-Ausstoß umgestellt werden. Sparsame Fahrzeuge würden danach deutlich entlastet, während Spritschlucker mehr zahlen müssten. Der ADAC hat hierzu ein Modell vorgelegt, das sich sehr gut als Diskussionsgrundlage eignet. Eine solche Umgestaltung der Kfz-Steuer würde insbesondere innovative Fahrzeuge, z.B. Hybridautos begünstigen, die sehr niedrige CO₂-Werte aufweisen.

Noch vor einer Umstellung der Bemessungsgrundlage muss die vom Kanzler zugesagte steuerliche Förderung von *Rußpartikelfiltern* für Diesel jetzt endlich kommen. Für eine schnelle Umstellung der Flotte ist insbesondere auch die steuerliche Förderung der Filternachrüstung von Altfahrzeugen wichtig. Das würde auch zur Vermeidung von Fahrverboten aufgrund der EU-Luftreinhaltungsrichtlinie beitragen. Eine Förderung von 600 Euro für Neufahrzeuge und 300 Euro für die Nachrüstung halten wir für angemessen. Die schnelle Festlegung auf die steuerliche Förderung wäre auch ein Signal an die verunsicherten Kunden, die ihre Neuwagenkaufpläne aufschieben, bis sie wissen, ob sie den Mehrpreis für einen Filter größtenteils durch Steuerersparnis kompensieren können. Umgekehrt würde der Steuervorteil zu einem Konjunkturprogramm für die Automobilwirtschaft und damit auch zusätzlich Steuereinnahmen für die öffentliche Hand (Umsatzsteuer) generieren.

Eine interessante Option sind sog. *Feebates*, die in einigen US-amerikanischen Bundesstaaten bereits Anwendung finden. Sie werden in einer vom Pentagon mitfinanzierten Studie zur Beendigung der Ölabhängigkeit Amerikas als wichtigste staatliche Maßnahme vorgeschlagen, um innovativen energieeffizienten Automodellen zum Durchbruch zu verhelfen. Wir sind für Feebates innerhalb von Fahrzeugklassen. Außerdem sollte das Instrument aufkommensneutral organisiert werden, so dass in der Summe keine neue Belastung für alle Autofahrer entsteht.

Die *steuerliche Förderung von Biokraftstoffen* muss über den 31.12.2009 hinaus gewährleistet werden. Dabei sollte auch die bisherige Begrenzung der Steuerbefreiung bei Beimischungen auf fünf Volumenprozent geändert werden.

Die *Förderung von neuen Verfahren* (Bioethanol, Ethanol aus Zellulose, Biomass-to-Liquid (BTL), Pflanzenöl für Landmaschinen) und entsprechende Markteinführungsprogramme werden derzeit mit deutlich erhöhten 53 Millionen Euro im Jahr durch das Landwirtschaftsministerium gefördert. Ziel ist es, diese Fördermittel noch zu steigern. Dies gilt auch für die Fördermittel des Forschungsministeriums für die *Entwicklung und Markteinführung alternativer Antriebe* (Hybridantrieb, Brennstoffzellen).

Das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft plant einen *Flottenversuch mit Flexible-Fuel-Technologie*, die bis zu 85 Prozent Bioethanol tanken können. Wenn sich diese Technologie in Deutschland durchsetzt, könnte sie auch einen Beitrag zur Senkung der Spritkosten für Pendler leisten. Fünf Euro Einsparung auf 100 km sind möglich und machbar.

Leitmotiv einer *Weiterentwicklung der ökologischen Finanzreform* muss es sein, statt steuerlichen Mehrbelastungen für Autofahrer zu steuerlichen Anreizen für umweltbewusstes Verhalten und innovative Technologie durch die prinzipielle steuerliche Gleichbehandlung der Verkehrsträger zu kommen. Dazu sind ökologisch kontraproduktive Subventionen und Steuerergünstigungen abzubauen, um die dann frei werdenden Mittel in Zukunftsinvestitionen umzulenken.

Eine steuerliche Gleichbehandlung von *Car Sharing* mit dem ÖPNV, der nur den ermäßigten Umsatzsteuersatz von sieben Prozent zahlt, ist sinnvoll. So zahlen Taxen bei Fahrten bis 50 Kilometer auch nur den ermäßigten Steuersatz.

Neue multimodale und integrierte Mobilitätssysteme, die über verkehrspolitische Einzelmaßnahmen hinausgehen, müssen praktisch erprobt werden. Wenn es gelingt, in Deutschland *Modellregionen nachhaltiger Mobilität* aufzubauen, dann wird es auch anderswo auf der Welt Interesse für solche Projekte geben. In einer Modellregion Nachhaltiger Mobilität wird es ein optimiertes Angebot von Bus und Bahn und einen anders betriebenen und genutzten Autoverkehr ebenso geben wie erweiterte Möglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger. Die Koalitionsfraktionen haben durchgesetzt, dass für einen solchen Wettbewerb ab 2005 über drei Jahre insgesamt 3,8 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden. Die Vorbereitung für den Wettbewerb kann nun beginnen.“