Deutscher Bundestag **Drucksache 17/2022**

17. Wahlperiode 09. 06. 2010

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Petra Sitte, Dr. Gesine Lötzsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Dorothee Menzner, Sabine Stüber und der Fraktion DIE LINKE.

Klimaschutz im Verkehr braucht wesentlich mehr als Elektroautos

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Elektromobilität existiert seit gut einem Jahrhundert. Elektrisch betriebene Eisenbahnen sind in Deutschland seit ziemlich genau 100 Jahren in Betrieb. In den Städten gibt es Elektromobilität in Form von Straßenbahnen sogar seit 115 Jahren. Mitte des 20. Jahrhunderts kam es dann mit der Einführung von O- oder Trolley-Bussen zu einer Elektrifizierung von größeren Teilen des Bus-Verkehrs.

Vor dem Hintergrund dieser Verkehrsgeschichte ist eine Bezeichnung Elektromobilität für die Elektrifizierung von Kraftfahrzeugen irreführend.

2. Der Verkehr ist das große Sorgenkind im Klimaschutz. Während alle anderen Sektoren ihre Klimabelastung seit 1990 deutlich senken konnten, stieg die Klimabelastung durch den Verkehr insgesamt seit 1990 EU-weit um 35 Prozent an. Der Verkehr verursachte im Jahr 2006 damit EU-weit bereits 27,9 Prozent aller Kohlendioxid-Emissionen.

3. Die offenkundige Beschränkung der aktuellen Bundesregierung im Klimaschutz im Verkehr auf die Förderung von Elektroautos wird der klimapolitisch notwendigen erheblichen Reduzierung von Kohlendioxid-Emissionen in keiner Weise gerecht und lenkt vom tatsächlich Notwendigen ab. Zudem werden viele der mit dem motorisierten Individualverkehr verbundenen Probleme – Verkehrswegeinfarkt, Flächenversiegelung, Unfälle, Feinstaub durch Brems- und Reifenabrieb – durch die Elektrifizierung der Antriebe nicht beseitigt. Um zu gewährleisten, dass die von der Bundesregierung selbst angestrebte Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 erreicht werden kann, muss der Verkehr seine Kohlendioxid-Emissionen bis 2020 um mindestens 40 Millionen Tonnen pro Jahr reduzieren. Hierfür ist ein umfangreiches Maßnahmenbündel erforderlich.

4. Viele Menschen, gerade Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, sind auf den Verkehrsträger Auto heute und in naher Zukunft angewiesen. Zugleich ist die Mehrheit der Menschen bereit, sich von Gewohnheiten, etwa dem Schnellfahren auf Autobahnen, zugunsten eines besseren Umwelt- und Klimaschutzes, der eigenen Sicherheit und lebenswerter Städte, zu verabschieden. Die Politik in Bund, Ländern und Kommunen muss die Bedingungen für einen Wechsel zu ressourceneffizienten, sicheren und sauberen Verkehrsformen schaffen, ohne

Mobilität zu einem Privileg für Besserverdienende werden zu lassen. Die Verkehrswende muss sozial verträglich umgesetzt werden.

5. Im Straßenverkehr ist die Steigerung der Effizienz und damit eine Senkung des Energieverbrauches aller Fahrzeuge die vordringlichste Aufgabe. Deshalb muss sich die Bundesregierung eine konsequente Durchsetzung CO_2-ärmerer Fahrzeuge unabhängig von der verwendeten Antriebstechnologie zum Ziel setzen. Nach Angaben des Umweltbundesamtes wäre bereits mit vorhandenen Techniken an vorhandenen Fahrzeugen eine Verbrauchsminderung um 25 bis 30 Prozent erreichbar. Erforderlich ist darüber hinaus ein Downsizing der Fahrzeuge insgesamt. Die Absatzchancen niedriger motorisierter kleinerer Fahrzeuge ist durch begleitende politische Rahmenbedingungen wie z. B. ein allgemeines Tempolimit von 120 Stundenkilometern auf Autobahnen und eine Änderung der steuerlichen Rahmenbedingungen zu steigern. Die massive Einflussnahme der letzten Bundesregierung, die zu einer erheblichen Abschwächung der Zielwerte in der EG-Verordnung 443/2009 für den Kohlendioxid-Ausstoß von Pkw geführt hat, darf sich bei den europäischen Verhandlungen um CO_2-Obergrenzen für leichte Nutzfahrzeuge nicht wiederholen.

6. Die notwendigen Investitionen in leichtere, kleinere, langlebigere und CO_2-arme Kraftfahrzeuge benötigen keinen neuen Subventionswettlauf. Die beteiligten Branchen – Automobil-, Mineralöl- und Energieunternehmen – können auf hohe Renditen verweisen. Es ist nicht Aufgabe des Staates, privaten Unternehmen Entwicklungskosten abzunehmen. Unternehmen und Nutzer sind vor allem auf klare und mindestens mittelfristig stabile rechtliche Rahmenbedingungen angewiesen. Dann sind die Hersteller eher bereit, hohe Forschungs- und Entwicklungskosten und komplexe Investitionsstrategien für saubere Fahrzeuge selbst zu tragen. Auch deutsche Hersteller werden die notwendige Entwicklung kleinerer und leichterer Fahrzeuge nutzen können und nutzen müssen.

7. Die Elektrifizierung des Antriebs von Straßenfahrzeugen hat an sich keinen positiven Klimaeffekt. Wenn Elektroautos mit dem aktuellen Strommix (Kohle 43,6 Prozent, Kernkraft 29 Prozent, erneuerbare Energien 15,1 Prozent, Erdgas 13 Prozent und sonstige – Zahlen für 2008) betrieben werden, erreichen sie keine Vorteile gegenüber modernen fossilen Antriebstechnologien. Da selbst bei umfänglichem Ausbau erneuerbarer Energien bis zum Jahr 2030 kein nennenswertes Potenzial an über den vorrangigen Ersatz von Atom- und Kohlestrom hinaus zur Verfügung stehenden Stroms vorhanden sein wird, ist die massenhafte Nutzung von Elektroautos vor 2030 nicht sinnvoll.

8. Die Elektrifizierung der Fahrzeugantriebe im Individualverkehr ist einer der teuersten Lösungsansätze für Klimaschutz im Verkehr und deswegen aus heutiger Sicht volkswirtschaftlich nicht rentabel. Produktion und Absatz von elektrisch angetriebenen Zweitwagen für die wohlhabenden Schichten sollte nicht durch die öffentliche Hand gefördert werden. Wegen der extrem hohen Kosten ist nicht absehbar, ob sich Elektroautos jemals ohne dauerhafte Subventionen am Markt bewähren können. Eine nachhaltige Strategie zum Ausweg aus der automobilen Krise kann nicht in der Produktion von immer mehr Kraftfahrzeugen für den privaten Besitz bestehen, sondern muss neue integrierte Systeme von Mobilitätsdienstleistungen und öffentlichen Verkehrsangeboten vorsehen. Die Einführung von Kaufprämien für Elektroautos oder emissionsarme Fahrzeuge ist deswegen verkehrspolitisch kontraproduktiv.

9. Am 3. Mai 2010 wurde die „Nationale Plattform Elektromobilität“ unter Anwesenheit der Bundeskanzlerin ins Leben gerufen. Der Deutsche Bundestag kritisiert, dass weder Umwelt- und Verkehrs- noch Verbraucherschutzverbände zu diesem wichtigen Thema gehört wurden. Begrüßt wird hingegen, dass bei fehlender verbindlichen Investitionsbereitschaft der Industrie nicht vorschnell auf Subventionsforderungen eingegangen wurde.

10. Aus heutiger Sicht können Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb vorrangig in urbanen Räumen Marktnischen ausfüllen. Dies gilt insbesondere, wenn sie ein attraktives und leistungsfähiges Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ergänzen. Verbraucherumfragen haben ergeben, dass die derzeit verfügbaren Elektroautos auf Grund hoher Preise und mangelnder Reichweiten nicht als Ersatz für den Erstwagen gesehen werden, sondern als Zweitwagen für den Nahverkehr. Begrenzt wird die Reichweite der Plug-In-Stromfahrzeuge durch die begrenzte Batteriekapazitäten bei langen Ladezeiten. Völlig offen ist auch, wer die Kosten für die Ladestationen übernehmen soll. Derzeit muss auch davon ausgegangen werden, dass eine mehr als marginale Zahl von Ladestationen in Städten zu einer erheblichen Einschränkung anderer Nutzer des öffentlichen Straßenraumes führt.

11. Zur sozial verträglichen Umsetzung gehört auch, eine Perspektive für die Beschäftigten in der Automobilindustrie zu entwickeln. Wenn an die Stelle des Arbeitsplatzabbaus in der Automobilindustrie ein sozial-ökologischer Umbau treten soll, bedarf es wesentlich umfassenderer und nachhaltigerer Antworten als das Elektroauto. Zur Erarbeitung eines industriepolitischen Konzeptes für die Automobilindustrie ist ein Beirat einzurichten. Ziel ist die Entwicklung alternativer Produktfelder, wie z. B. umweltfreundlicher Fahrzeuge, integrierter Verkehrssysteme oder von Umwelt- und Effizienztechnologien. In den Beirat sind Vertreter des Deutschen Bundestages, der betroffenen Landtage, der Gewerkschaften, der Automobilindustrie, von ökologischen Organisationen und von Hochschulen einzubinden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

bis Ende 2010 ein umfassendes Konzept für den Klimaschutz im Verkehr vorzulegen, das die Einhaltung des vom Umweltbundesamt formulierten Zieles einer Minderung der CO_2-Emissionen im Verkehr um 40 Millionen Tonnen bis 2020 gewährleistet. Wichtiges Ziel dabei ist die Verkehrsvermeidung und die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Die Bundesregierung soll sich dabei an den durch das Umweltbundesamt aufgezeigten, vielfach auch kurzfristig anwendbaren, Maßnahmenvorschlägen orientieren, dazu gehört:

a) die Investitionen für den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes und des öffentlichen Nahverkehrs dauerhaft deutlich zu erhöhen und die Förderung des Schienenverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs auszuweiten,

b) sich auf europäischer Ebene für eine frühzeitige rechtliche Verbindlichkeit der in der EG-Verordnung 443/2009 als Option verankerten CO_2-Grenzwerte für Neuwagen bis 2020 auf 95 Gramm/Kilometer einzusetzen,

c) sich in den europäischen Verhandlungen um CO_2-Obergrenzen für leichte Nutzfahrzeuge für eine verbindliche Zielgröße von 175 Gramm/Kilometer bis 2014 und von 125 Gramm/Kilometer bis 2020 einzusetzen,

d) ein Konzept für eine emissionsorientierte Besteuerung des Fahrstromes von Elektrofahrzeugen analog des zur Anwendung kommenden Strommixes einzuführen,

e) die im Rahmen des Konjunkturpakets II angeschobene Förderung der Forschung für effiziente Energiespeicher und Batterietechnik zu verstetigen, auf stationäre Energiespeicher auszudehnen und ein neues Forschungsprogramm für Fertigungsabläufe bei Leichtbauwerkstoffen aufzulegen,

f) als Eigentümerin der Deutschen Bahn AG die Erprobung eines integrierten Verkehrsdienstleistungsangebots der DB AG in städtischen Räumen unter Nutzung von öffentlichen Elektrofahrzeugen und in Zusammenarbeit mit regionalen Verkehrsanbietern voranzutreiben,

g) in Modellregionen innovative Formen eines öffentlichen Verkehrsangebots in ländlichen Räumen zu erproben, das Nutzerinnen und Nutzern einen Anreiz zum Umstieg aus dem privaten Pkw setzt und einem weiteren Ausdünnen des öffentlichen Verkehrsangebots in diesen Regionen entgegenwirkt.

Berlin, den 9. Juni 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Elektroautos sind kein Königsweg

Selbst optimistischste Prognosen sehen Elektroautos im Jahr 2020 bei einem Marktanteil von maximal 5 Prozent bzw. bei einem Anteil am Bestand von etwa 2 Prozent. Damit können sie keinen relevanten Beitrag zur Erreichung der von der Bundesregierung gesetzten Klimaziele leisten.

Einen klima- und umweltschonenden Ersatz der umfassenden Individualmotorisierung leisten Elektrofahrzeuge nicht per se, weil die Klima- und Umweltbilanz des per Steckdose betankten E-Fahrzeuges von der Herkunft des produzierten Stromes abhängt. Nur bei der Herstellung des Fahrstromes aus erneuerbaren Energien kann von CO_2-armer oder -freier Mobilität gesprochen werden. Dieses Problem besteht in verschärfter Form für wasserstoffbasierte Elektroantriebe, die zusätzlich Wirkungsgradverluste durch Transport und Betankung sowie Umwandlung des Wasserstoffs aufweisen.

Bereits mehrfach wurde die Zukunftsvision des Elektroantriebs in der Geschichte der Automobilproduktion beschworen. Die grundsätzliche Idee, Fahrzeuge mit Elektromotoren anzutreiben, wird bereits seit mehr als 100 Jahren erforscht. 1990 hatte die damalige Bundesregierung Deutschland zum Leitmarkt für elektrisch betriebene Fahrzeuge ernannt und einen umfangreichen Flottenversuch auf der Insel Rügen ins Leben gerufen. Bis zum Jahr 2000, so das Ziel der damaligen Bundesregierung, sollte der Anteil der Elektrofahrzeuge am Fahrzeugausstoß die 10-Prozent-Marke überschreiten. Weder der Flottenversuch noch die Strategie zur Steigerung der Verkaufsanteile von Elektroautos wurde erfolgreich abgeschlossen.

Nach Wasserstoffantrieben und Agrokraftstoffen stellen Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb nach Ansicht der Industrie, aber auch vieler politischer Akteure, nun erneut den angeblich entscheidenden langfristigen Ausweg aus der Absatzkrise der Automobilindustrie dar. Deutschland soll nach dem Willen der letzten und der aktuellen Bundesregierung zu einem „Leitmarkt für Elektroautos“ werden und damit seine führende Stellung als Exporteur von Kraftfahrzeugen halten und ausbauen. Zu diesem Zweck hat die letzte Bundesregierung 500 Mio. Euro für Forschung, Entwicklung und Demonstration elektrogetriebener Fahrzeuge im Rahmen des Konjunkturprogramms II zur Verfügung gestellt. Zudem enthält der 2009 beschlossene „Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität“ das Ziel, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, davon 750 000 mit Hybridantrieb und 250 000 rein batteriebetriebene Fahrzeuge. Dies entspricht einem Anteil von etwa 2 Prozent des heutigen Bestandes an Kraftfahrzeugen in Deutschland. Ohne dass serientaugliche Fahrzeuge aus deutscher Produktion vorgestellt werden können, will die Bundesregierung etwa Modellregionen „Elektromobilität im öffentlichen Raum“ zur öffentlichen Darstellung der neuen Antriebstechnik mit 115 Mio. Euro fördern.

Die aktuelle Bundesregierung verkündete am 3. Mai 2010 öffentlich den Start der „Nationalen Plattform Elektromobilität“. In sieben hochrangig besetzten Arbeitsgruppen sollen nun die Weichen für die weitere Entwicklung und die Markteinführung der Elektroautos gestellt werden. Entgegen der öffentlichen Erwartungen erfüllte die Bundesregierung die Subventionsforderungen der Industrie nicht.

Die technischen Beschränkungen bei der Energiespeicherung und die unklare Klimaschutzbilanz begrenzen sowohl den Anwendungsbereich wie auch das Verbreitungspotenzial von reinen Elektrofahrzeugen. Zudem wird der Preis durch die teure Batterietechnik, für die wegen steigender Rohstoffkosten nur unsichere Preisprognosen gestellt werden können, auch in Zukunft hoch bleiben. Experten gehen davon aus, dass ein Elektroantrieb selbst bei Massenproduktion etwa doppelt so teuer bleiben wird wie ein Verbrennungsantrieb. Das Elektroauto bleibt auf lange Zeit ein Nischenprodukt für spezielle urbane Verkehrsräume, in dem es zur Vermeidung lokaler Emissionen beitragen kann.

Hybridantriebe können den Kraftstoffverbrauch durch effiziente Verwendung und Rückgewinnung der Antriebsenergie senken, wenn die Gesamtarchitektur des Fahrzeugs (Gewicht, Größe, Motorleistung) ebenfalls auf dieses Ziel ausgerichtet ist. Für lange Strecken mit höherer Geschwindigkeit haben das erhebliche Gewicht von Batterie- und E-Motortechnik in Hybridmobilen hingegen eher nachteilige Effekte. Daher sind auch Hybridantriebe vor allem eine Option zum Einsatz im Stadt- und Kurzstreckenverkehr.

Klimaschutz im Verkehr

Der Straßenverkehr gehört zu den Bereichen mit einem großen Ausstoß an klimaschädlichen Gasen. Sein Anteil am CO_2-Ausstoß in Deutschland lag 2007 bei 18,1 Prozent. Das Gesamtvolumen betrug im Jahr 2007 144,1 Millionen Tonnen. Von 1999 bis 2005 ist der Ausstoß an Kohlendioxid nach Angaben des Umweltbundesamtes (CO_2-Emissionsminderung im Verkehr, Umweltbundesamt, Texte 05/2010, S. 40) um lediglich 0,7 Millionen Tonnen gesunken. Um das Klimaziel der Bundesregierung, den Ausstoß von Kohlendioxid bis 2020 gegenüber 1990 um 40 Prozent zu reduzieren, erreichen zu können, muss auch der Verkehr endlich einen substanziellen Beitrag für den Klimaschutz leisten. Das Umweltbundesamt gibt die erforderliche Minderung mit 40 Millionen Tonnen auf 119 Millionen Tonnen an (ebd., S. 75). Mit der Umsetzung aller vom Umweltbundesamt vorgeschlagen Maßnahmen ließe sich eine Minderung von bis zu 43 Prozent gegenüber dem Trend erreichen (ebd., S. 74).

Schienenförderungs-Programm

Der Schienenverkehr konnte in den vergangenen eineinhalb Jahrzehnten seine Marktanteile nur knapp verteidigen: Im Schienenpersonenfernverkehr, wo es die meisten Investitionen gab, gab es einen deutlichen Rückgang des Verkehrsmarktanteils. Zuwächse gab es nur im Nahverkehr, was in starkem Maß Ergebnis der relativ hohen Regionalisierungsmittel ist. Ein Sonderinvestitionsprogramm zur Förderung des Schienenverkehrs sollte sechs Grundelemente haben: Erstens Ausbau des Schienennetzes (Ziel: Stand von 1994 mit 44 000 km anstelle von aktuell 34 000 km) und eine grundlegende Sanierung des bestehenden Netzes; zweitens Ausbau des Schienenverkehrsangebotes insbesondere in der Fläche (u. a. mit der Wiedereinführung einer modernen InterRegio-Zuggattung); drittens die Elektrifizierung von 90 Prozent des Schienennetzes (aktuell sind nur knapp 57 Prozent des deutschen Netzes elektrifiziert; in der Schweiz liegt der Elektrifizierungsgrad bei 100 Prozent); viertens eine Modernisierung der Fahrzeugflotte (u. a. mit der Zielsetzung der Gewährleistung einer barrierefreien Mobilität); fünftens die längst überfällige Lärmsanierung, womit die Attraktivität der Schiene deutlich erhöht wird, und schließlich sechs-

tens eine Revitalisierung von rund 3 000 derzeit geschlossenen oder zweckentfremdeten Bahnhöfen.

Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs

Selbst wenn die Antriebsenergie für Pkw völlig aus erneuerbaren Energiequellen bestehen würde, wären viele Verkehrsprobleme in städtischen Ballungsräumen nicht gelöst. Typisch ist hierbei die Stadt mit der weltweit höchsten Pkw-Dichte, Los Angeles, in der die Durchschnittsgeschwindigkeit im Pkw-Verkehr unter 20 km/h liegt und zugleich der Raum, der Fußgängern, Fahrradfahrern, Kindern oder für Grünanlagen vorbehalten ist, besonders klein ist. Da öffentliche Verkehrsmittel nicht nur deutlich weniger Treibhausgase emittieren, sondern auch im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr deutlich kleinere Flächen für motorisierten Verkehr beanspruchen, ist eine allgemeine Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ein wichtiger Beitrag für Klimaschutz und Stadtqualität.

Grundsätzlich sollte dabei bei Städten spätestens ab einer Einwohnerzahl von 40 000 Menschen der Ausbau von schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln im Vordergrund stehen – bzw. die Wiedereinführung oder erstmalige Einführung solcher Straßen-, Stadt- und S-Bahnen. In einer Reihe westdeutscher Städte, in denen die Straßenbahn in den 50er- oder 60er-Jahren abgeschafft wurde, gibt es eine lebhafte Debatte über deren Wiedereinführung. In einigen ostdeutschen Städten, in denen sich die Tram bis nach der Wende halten konnte, ist man heute stolz auf dieses Verkehrsmittel und setzt auf dessen Ausbau.

Grundsätzlich gilt: Der im Vergleich zum städtischen Individualverkehr sozial- und umweltverträglichere ÖPNV ist strukturell unterfinanziert. Eine aktuelle Studie im Auftrag von 13 Bundesländern sowie dem Deutschen Städtetag und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sieht einen Investitionsstau von 2,4 Mrd. Euro sowie eine Finanzierungslücke für turnusmäßige Reinvestitionen von 330 Mio. Euro im Jahr. Die Kosten für den laufenden Betrieb würden um einen Betrag von 580 Mio. Euro bis 2025 steigen, der derzeit nicht gegenfinanziert sei.

Effiziente Antriebe

Das Umweltbundesamt (ebd., S. 55) sieht es als realistisch an, dass die Effizienz konventioneller Fahrzeuge bis zu einem Verbrauch von etwa 2 Litern Ottokraftstoff auf 100 Kilometer reduziert werden kann. Die Bundesregierung sieht sich bis heute vor allem in der Rolle der Bewahrerin der etablierten Geschäftsmodelle der deutschen Automobilindustrie. Dies wurde etwa bei den Verhandlungen um die europaweiten CO_2-Grenzwerte für Pkw und aktuell für Kleinlaster deutlich, in denen die alte und die neue Bundesregierung jeweils weitergehende Regelungen zu verhindern sucht(en) und im Verbund mit anderen Mitgliedstaaten Verzögerungen und Schlupflöcher durchsetzt(en). Auch bei der Ausgestaltung der Abwrackprämie oder der Konzeption der Kfz-Steuer mussten innovationsfördernde Umwelt- und Klimaschutzziele hinter den Interessen der deutschen Automobilhersteller zurückstehen. Die deutsche Automobilindustrie gehört mit einem durchschnittlichen Norm-CO_2-Ausstoß von 172 g/km nach der US-amerikanischen zu den Herstellern besonders klimaschädlicher Fahrzeuge. Mit diesem Wert sind die einheimischen Hersteller entscheidend vom europäischen Grenzwert von 130 g/km entfernt, der stufenweise ab 2012 erreicht werden soll. Die Selbstverpflichtung der Industrie, zu deren Gunsten eine gesetzliche Regelung im Jahr 1998 fallen gelassen wurde, sah vor, einen Flottenausstoß bei Kohlendioxid von 140 g/km bis 2008 zu erreichen. Dieses Ziel ist weit verfehlt worden.

Die deutschen Automobilhersteller konnten zwar relevante Effizienzgewinne in der fossil getriebenen Antriebstechnik erzielen. Diese wurden jedoch durch immer größere, schwerere und leistungsstärkere Fahrzeuge mehr als kompensiert. Es ist vor allem einer perfekten Anpassung der Motoren- und Getriebetechnik an den normierten, aber praxisfernen Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) für die Messung des Kraftstoffverbrauchs zu verdanken, dass die Hersteller in den vergangenen Jahren eine Senkung ihrer Durchschnittsverbräuche vermelden können. Diese Normverbräuche werden, so vermelden Automobilclubs, Verkehrsexperten und Fachzeitschriften, im praktischen Fahrbetrieb um bis zu 40 Prozent überschritten. Im internationalen Vergleich liegen jene Fahrzeughersteller bei den Flottenverbräuchen vorn, die kleinere und leichtere Fahrzeuge produzieren. Der beste deutsche Hersteller ist Volkswagen auf Platz 13 mit einem Flottenausstoß von 156 g/km.

Besteuerung von Elektroautos

Von Seiten der Bundesregierung werden die niedrigen Betriebskosten bei Elektroautos – in etwa die Hälfte eines vergleichbaren Benzinfahrzeugs – als größter Vorteil herausgestellt. Dieser Vorteil ergibt sich jedoch nur, weil Strom deutlich niedriger besteuert wird als fossiler Kraftstoff. Die Stromsteuer beträgt derzeit 20,50 Euro je Megawattstunde, also 2,05 Cent pro Kilowattstunde. Bei einem angenommenen Stromverbrauch eines Elektroautos von zukünftig 16 kWh pro 100 Kilometer (derzeit sind es real ca. 25 kWh) fallen Steuereinnahmen von knapp 23 Cent an. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 8 Liter Benzin auf 100 km sind es derzeit 5,20 Euro (ca. 65 Cent, schwefelfrei), bei Diesel wären es knapp 4 Euro. Derzeit werden jährlich etwa 40 Mrd. Euro über die Energiesteuer und die Mehrwertsteuer durch den Verkauf von Kraftstoffen für den Straßenverkehr eingenommen. Bei einer vollständigen Umstellung der Pkw auf Elektroautos würden dem Fiskus ohne Änderung der Besteuerungsgrundlagen also Steuereinnahmen in Höhe von ca. 35 Mrd. Euro entgehen.

Es ist verständlich, dass die Verbände der Energie-, Automobil- und Elektroindustrie eine weiterhin niedrige Besteuerung des „Fahrstromes“ analog dem Haushaltsstrom als maßgeblich für die Durchsetzungsfähigkeit von Elektroautos sehen. Da auch Elektroautos eine vom Staat finanzierte Verkehrsinfrastruktur benötigen, muss für ihren Betrieb aber ein sozial verträgliches und ökologisch ausgerichtetes Besteuerungssystem entwickelt werden.

Energiespeicher und Batterien

Während die E-Motorentechnik mit einem hohen Wirkungsgrad punkten kann, gibt es weiterhin erhebliche Praxis-Probleme in den Bereichen Energiespeicherung, -betankung und Systemintegration. Sowohl Preis, Gewicht, Speichergröße, verfügbare Produktionsmenge wie auch Sicherheitsanforderungen der heutigen Speichertechnik sind nicht auf der Höhe der Anforderungen für den Markt. Batterien für 150 Kilometer Reichweite kosten derzeit zwischen 7 500 und 15 000 Euro und wiegen 200 bis 400 Kilogramm. Fortschritte in diesem Bereich werden sich schrittweise, nicht sprunghaft vollziehen. Ungeklärt ist zudem, wie lange die Akkus im reinen Elektrobetrieb mit zahlreichen Ladezyklen ihre Kapazität behalten. Denn die teuren Batterien sind Verschleißteile, die im Laufe eines durchschnittlichen Fahrzeuglebens mehrfach ausgewechselt werden müssen, wenn die ohnehin schon geringe Reichweite erhalten bleiben soll. Die Erforschung und Entwicklung leistungsfähiger Energiespeicher ist deshalb eine Schlüsselaufgabe zur Integration erneuerbarer Energien in das Stromnetz. Dabei sind mobile und stationäre Stromspeichertechnologien über den Sektor Mobilität hinaus von Bedeutung. Das Know-how und die Produktionskapazitäten in diesem Bereich sind bisher auf Grund der Entwicklung der Unterhaltungselektronik vor allem im asiatischen Raum angesiedelt.

Bahn und Elektroautos

Elektrofahrzeuge können vor allem in innovativen Nutzungskonzepten einen sinnvollen Beitrag zur Ergänzung des öffentlichen Verkehrs leisten. Statt Modellregionen für die private Nutzung von E-Mobilen zu fördern, die ohnehin nicht in absehbarer Zeit verfügbar sind, sollte der Fokus für die Forschung auf dem Zusammenspiel verschiedener öffentlicher Verkehrsträger und der Akzeptanz neuer integrierter Nutzungsmodelle liegen. Die Bahn bzw. regionale Nahverkehrsanbieter spielen dabei als strategisch wichtige Verkehrsunternehmen in öffentlicher Trägerschaft eine entscheidende Rolle.

Ländlicher Verkehr

Während die öffentliche Debatte zu Elektrofahrzeugen auf Grund der technischen Beschränkungen vor allem urbane Regionen im Blick hat, fehlt eine Perspektive für den Verkehr im ländlichen Raum. Der traditionelle öffentliche Nahverkehr gerät wegen des demographischen Wandels, aber auch wegen der Verbreitung privater Pkw in eine immer schwierigere wirtschaftliche Situation und ist vielerorts kaum noch eine praktikable Alternative zum Pkw. Auf der anderen Seite ist eine auf Pkw basierende Mobilität – unabhängig von der jeweiligen Energiequelle – keine überzeugende Basis für eine Gesellschaft mit deutlich wachsendem Anteil von Seniorinnen und Senioren, die oftmals nicht Auto fahren können oder dürfen und deswegen zur Aufrechterhaltung ihrer Mobilität auf funktionierende öffentlichen Verkehrsangebote bzw. auf Freizeit- und Einkaufsangebote in der fußläufigen Umgebung angewiesen sind. Deshalb muss gerade auch dem ländlichen Raum eine nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätspolitik Perspektiven geboten werden, die den sozialen und demographischen Anforderungen gerecht wird und die eine Strategie zu mehr Ressourceneffizienz verfolgt.

Industriepolitik

Die Investitionsverweigerung und die Shareholder-Orientierung der gesamten Volkswirtschaft hat sich auch in den Unternehmensstrategien der Industrieunternehmen durchgesetzt. Für die Automobilindustrie bedeutet das: Fokussierung auf das Kerngeschäft und damit auf die Produktion kurzfristig marktgängiger Automobile mit hohen Gewinnmargen. Damit setzten sich renditegetriebene Produkt- und Marktstrategien durch, die Aspekte wie gesellschaftliche Nützlichkeit und ökologische Verträglichkeit weitestgehend ignorierten. Ergebnis sind Wirtschaftskonzerne, deren Manager selbst im Aufschwung Investitionen und Forschungsausgaben reduzieren, die Eigenkapitalbasis angreifen, um den Anteilseignern möglichst hohe Summen auszuschütten. Produkte und Dienstleistungen, die dringend benötigt werden, aber nicht kurzfristig profitabel sind, werden nicht entwickelt. Ein Strukturwandel wurde verschlafen – von Managern und von Bundesregierungen, die auf Industriepolitik verzichteten und alles den Marktkräften überlassen wollten.

Deshalb braucht es eine aktive staatliche Industriepolitik die nicht weiter auf Kostenreduzierung, Arbeitsplatzabbau und Verdrängungskonkurrenz setzt. Im Gegensatz zur Konzernpolitik ist eine staatliche Industriepolitik dem Gemeinwohl verpflichtet und hat möglichst alle Interessen und die Folgewirkungen auf die Gesellschaft zu berücksichtigen. Deshalb ist es zwingend, an der Erarbeitung eines zukunftsfähigen Konzeptes für die Automobilindustrie möglichst alle betroffenen gesellschaftlichen Gruppen und Institutionen in einem Beirat zu beteiligen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333