

» CLEAN CAR ROADMAP

OFFENSIVE FÜR DIE AUTOINDUSTRIE DER ZUKUNFT

von Dr. Anton Hofreiter, Cem Özdemir, Oliver Krischer und Kerstin Andreae vom 25.04.2017

Das Auto steht für viele in unserer Gesellschaft wie kein anderes Produkt für die Stärke unserer Wirtschaft. Heute steht es aber auch für deren Gefahren und Herausforderungen. Unsere alltägliche Mobilität verändert sich. Mit ihr verändern sich die Ansprüche an das Auto, an die Autoindustrie und an die Politik.

Die derzeitige Bundesregierung versagt beim Schutz der langfristigen Interessen der Autoindustrie gleichermaßen wie beim Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt. Der Abgasskandal ist noch nicht zu Ende, doch die Regierung will den Pfusch am Diesel aussitzen. Deshalb blockiert sie strenge und unabhängige Abgas-Kontrollen für die Autoindustrie in Brüssel. Deshalb wehrt sie sich gegen angemessene Strafen für überschrittene Abgaswerte. Um eine veraltete Technologie zu schützen, die sowieso keine Zukunft hat. So kann es nicht weitergehen: Wir brauchen unabhängige Kontrollen für die Abgaswerte. Wir fordern, dass nicht mehr das Kraftfahrtbundesamt für die Kontrollen zuständig ist, sondern das Umweltbundesamt. Und es braucht saftige Strafen, wenn auf Kosten von Gesundheit und Umwelt getrickst wird.

Das Auto von morgen fährt mit erneuerbarer Energie, leise, sicher und schadstofffrei – unabhängig von Öl oder Diesel. Das Auto von morgen ist vernetzt, zunehmend selbstfahrend und Teil unserer Reisekette. Wer unabhängig sein will, hat keine Lust auf Staus und lange Parkplatzsuche. Bald steigen wir auch ins Auto ein, aus und um, wann es uns gerade passt. Digitalisierung, kommunizierende Fahrzeuge und autonomes Fahren machen aus Vision schnell Wirklichkeit. Das Auto von morgen steht nicht rum, es wird immer öfter geteilt. Wir bezahlen genau dann, wenn wir das Auto wirklich nutzen. Das ist effizient, spart Geld und schafft Platz. Wir gewinnen Freiraum und Lebensqualität, auf die bald niemand mehr verzichten möchte.

Vieles davon nehmen Produktentwicklungen von Tesla, Google und Co. bereits vorweg. Wer in der Wirtschaft noch glaubt, das Auto wäre für immer auf ein und demselben Technologiepfad unterwegs, hat seinen Schumpeter nicht gelesen oder ist vermutlich bei der FDP.

Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz geben den Entwicklungen die Richtung vor: Um eine lebenswerte Welt für alle zu bewahren, hat sich die Weltgemeinschaft mit dem Pariser Klimaschutzabkommen darauf verpflichtet, die Erderwärmung auf unter zwei Grad zu begrenzen. Für Deutschland heißt das, dass der Verkehrssektor bis 2050 nahezu klimaneutral unterwegs sein muss. Um das zu erreichen, sollen ab 2030 keine Autos mit fossilen Verbrennungsmotoren mehr vom Band rollen. Bis dahin sind die steuerlichen, fiskalischen und infrastrukturellen Voraussetzungen für eine emissionsfreie Mobilität zu schaffen. Für die Besitzerinnen und Besitzer bestehender Diesel- oder Benzinfahrzeuge wird sich dadurch nichts ändern.

Autos werden auch morgen Bestandteil unserer Mobilität sein. Damit das Auto mobil bleibt, müssen Hersteller und Politik sich bewegen. Der Sprintschlucker von gestern hat ausgedient. Software übernimmt zunehmend die Funktionen von Hardware. Volt und Ampere ersetzen Zündkerze und Zylinderkopf. Am fossilen Verbrennungsmotor haftet ein Verfallsdatum. Wer das nicht glaubt, sei an den Atomausstieg und das Schicksal alter Energieriesen erinnert, die die Energiewende verschlafen haben, oder auch an Nokia und das Smartphone. AnhängerInnen einer „Nokia-Strategie“ gefährden Jobs und das Klima.

Wir Grüne im Bundestag wollen sichergehen, dass unsere Industrie auch in Zukunft vorne mitfährt. Die Autohersteller in Deutschland bringen alles mit, um Technologieführer zu sein. Gefragt sind Kreativität, Unternehmergeist, Mut und Innovation. Die Branche selbst hat in den vergangenen Jahren immer wieder bekräftigt, das Auto neu erfinden zu wollen: Wir nehmen sie beim Wort!

Deutschland ist das Land der Energiewende. Nun geht es darum, zu zeigen, dass sich Energie- und Verkehrswende erfolgreich verbinden lassen. Modern, vernetzt und sauber kann die Automobilindustrie ihre globale Marktführerschaft behaupten. Aufgabe der Verkehrspolitik muss sein, den Weg dafür frei zu machen.

Das Ziel 2030 steht. Jetzt kommt es darauf an, die Transformation des Automobils zu einem Erfolg für Unternehmen und Beschäftigte, für Verbraucherinnen und Verbraucher, für Klima und Umwelt zu machen. Gemeinsam mit der Wirtschaft wollen wir die Voraussetzungen dafür entwickeln. Hin zu einem zukunftsorientierten Mobilitätsstandort Deutschland – eine Roadmap für 2030.

1. ÖKOLOGISCHE LEITPLANKEN ALS INNOVATIONSTREIBER NUTZEN

Wer moderne Mobilität will, muss sich bewegen. Die Politik hat die Aufgabe einen Ordnungs- und Investitionsrahmen vorzugeben, auf den sich Unternehmen und VerbraucherInnen verlassen können.

Klug gewählte **CO₂- und Schadstoffgrenzwerte sind die wirksamsten Maßnahmen**, um die Energieeffizienz im Automobilsektor zu erhöhen und alternative Antriebe zu fördern.

Umwelttechnologie wird der entscheidende Wettbewerbsfaktor. Wer nicht will, dass Politiker in China von einem auf den anderen Tag über das Schicksal der deutschen Automobilindustrie entscheiden, muss selbst voran gehen. Es ist höchste Zeit, dass die Bundesregierung aus der Defensive herauskommt und ambitionierte Umweltstandards setzt. Grundlage sind **Realverbräuche und Realemissionen** und transparente Prüfverfahren.

Bisher werden Anschaffung und Unterhalt von Dienstfahrzeugen, auch mit hohem Benzin- und Dieserverbrauch, unbegrenzt steuerlich gefördert. Das bedeutet: Je größer und teurer das Auto, desto größer die Subvention aus öffentlichen Mitteln. Das ist nicht nur ungerecht, es konserviert auch eine gefährliche Abhängigkeit der deutschen Automobilindustrie von schweren und hochmotorigen Fahrzeugen mit fossilen Verbrennungsmotoren. **Wir Grüne fordern, die Besteuerung von Dienstwagen künftig an den CO₂-Ausstoß zu koppeln und verbrauchsarme Pkw deutlich besserzustellen.**

Der fossile Verbrennungsmotor ist ein Auslaufmodell. Mutlose Kopf-in-den-Sand-Politik wird ihn nicht künstlich am Leben halten. Es ist daher richtig, wenn die Politik frühzeitig erklärt, wann tatsächlich Schluss sein wird. **Wir wollen, dass ab 2030 keine Autos mit fossilen Verbrennungsmotoren mehr vom Band rollen.** Stellt sich unsere Industrie frühzeitig darauf ein, erarbeitet sie sich einen Wettbewerbsvorsprung auf dem Weltmarkt. Für diejenigen, die dann noch ein Diesel- oder Benzinfahrzeug besitzen, ändert sich dadurch nichts.

Die aktuelle Kraftstoffbesteuerung der Bundesregierung hingegen ist verantwortungslos. Sie blockiert den Aufbruch zu effizienten Antriebstechnologien. Das ist zu kurzfristig gedacht und schadet der Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller. **Deutschland muss seine Blockade auf europäischer Ebene aufgeben und sollte dem Vorschlag, Kraftstoffe nicht mehr pro Liter zu besteuern sondern nach dem CO₂-Gehalt, nicht im Wege stehen.**

Auch die aktuellen Subventionen für Diesel widersprechen moderner Verkehrspolitik. Für Luftreinhaltung und Gesundheitsschutz reicht es nicht aus, Elektroautos mit Kaufprämien zu fördern, wenn gleichzeitig mehr als 7,3 Milliarden Euro jährlich für die Förderung von Dieselfahrzeugen draufgehen. Die Dieselsubventionen gehören schrittweise abgebaut. Das gesparte Geld soll für die notwendigen Investitionen in die Energiewende im Verkehr genutzt werden.

2. DIGITAL DURCHSTARTEN, VERKEHRSWENDE GESTALTEN

Die Digitalisierung verändert unsere Mobilität. Wir wollen eine breite Diskussion über die gesellschaftlichen Ziele der Verkehrswende führen.

Mit der Digitalisierung wollen wir mehr Mobilität mit weniger Ressourcenverbrauch und intelligenter Nutzung der Infrastruktur verbinden. Wir Grüne im Bundestag wollen Carsharing auf Basis von Elektrofahrzeugen fördern, indem wir ein **Bundesprogramm für die Errichtung von Ladeinfrastruktur sowie den Kauf von Elektrofahrzeugen für Carsharing-Flotten auflegen**. Auch Ridesharing braucht erleichterte Bedingungen, etwa durch eine Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes. Autonom fahrende Autos haben das Potenzial, den ÖPNV insbesondere in ländlichen Räumen ideal zu ergänzen.

Die Automobilwirtschaft muss sich darauf einstellen, dass es nicht länger um stärker, schneller und größer geht – sondern um intelligenter. Die Vernetzung des Verkehrssystems ermöglicht eine neue Qualität von Mobilität und Bewegungsfreiheit. Statt stundenlang hinter dem Steuer zu sitzen oder irgendwo verloren auf den nächsten Bus zu warten, wollen und können wir flexibel unsere Verkehrsmittel nach Bedarf auswählen und verschiedene Angebote miteinander kombinieren.

Für uns steht fest: Der gläserne Autofahrer darf nicht Realität werden. Autofahrende müssen selbst entscheiden können, welche Daten sie preisgeben wollen und ob sie automatische Systeme nutzen möchten oder nicht. **Wir brauchen daher rasch rechtssichere Regeln zum hochautomatisierten Fahren und gute Datenschutzstandards.**

3. ELEKTROMOBILITÄT WIRKSAM VORANTREIBEN

In den Automobilmarkt ist Bewegung gekommen durch die Elektromobilität. Preise für Batteriezellen sinken, die Ladeinfrastruktur wird ausgebaut, die Reichweiten von Elektroautos nehmen zu und an der US-Börse überholt Elektropionier Tesla die traditionellen Autobauer Ford und General Motors. Auch die Brennstoffzellentechnologie macht weitere Fortschritte und bleibt eine wichtige Option. Dass Verbrennungsmotoren absehbar keine Zukunft mehr haben, zeichnet sich immer deutlicher ab.

Deutschland wollen wir zum Leitmarkt für Elektromobilität machen. Davon redet auch die Bundesregierung seit zehn Jahren, hat aber bis heute keine ernstzunehmenden Schritte unternommen, um dieses Ziel zu erreichen. Mit einem Ziel von einer Million Elektroautos bis 2020 bei heute gerade einmal 25.000 macht sich Deutschland industriepolitisch lächerlich. Deshalb brauchen wir eine überzeugende Elektromobilitäts-offensive, um zu den Vorreitern China und die USA aufzuschließen. Die Kaufförderung der Bundesregierung für Elektrofahrzeuge kam viel zu spät und ist in dieser Form ungeeignet. Wir Grüne im Bundestag fordern anstelle der gescheiterten Kaufprämie der Bundesregierung, **ein Bonus-Malus-System in die Kfz-Steuer zu integrieren**. Das bedeutet, klimaschädliche Spritschlucker wie die SUVs zahlen eine höhere Kfz-Steuer, während emissionsfreie Elektrofahrzeuge eine Steuergutschrift erhalten, die den Kostennachteil gegenüber einem vergleichbaren Auto mit Verbrennungsmotor aufwiegt (zzt. mindestens 5.000 Euro). Nur so wird ein starker und eindeutiger Anreiz für den Kauf eines E-Autos gesetzt.

Auf unseren Straßen, besonders in den belasteten Innenstädten, fahren hunderttausende Fahrzeuge in der Regel nur kurze Strecken: Taxis, Pflege- und Lieferdienste, Carsharing, Busse, Müll- und Kehrfahrzeuge. Fahrzeuge, die in Flotten betrieben werden, haben eine besonders hohe Betriebsdauer und sind gleichzeitig für Elektromobilität besonders geeignet. **Deswegen wollen wir die Umstellungen solcher Flotten gezielt fördern und schlagen vor, für Flottenbetreiber eine zeitlich befristete Sonderabschreibung (Sonder-AfA) einzuführen, um mehr Stückzahlen in den Markt zu bringen.** Die öffentliche Hand muss hier vorangehen und seine Beschaffung schnellstmöglich auf moderne Elektromobilität umstellen.

Um schmutzige Benzin- oder Dieselfahrzeuge, die nicht mindestens Euro 5 erfüllen, schnell von der Straße zu bringen und durch E-Autos zu ersetzen, kann es sinnvoll sein, eine zeitlich befristete **Umstellungsprämie** (von z.B. bis zu zusätzlichen 5.000 Euros) aufzulegen.

Beim **Aufbau flächendeckender Ladeinfrastruktur** wollen wir das bisherige unkoordinierte Chaos beenden und die Ladesäulen planvoll als Teil des Stromnetzes finanzieren und ausbauen. Erneuerbaren Strom zu laden muss überall bequem und diskriminierungsfrei („eRoaming“) möglich sein. Dazu muss die Kleinstaaten bei Steckern und Bezahlssystemen durch einheitliche Vorgaben endlich beendet werden.

4. DIESEL AUF DEN STAND DER TECHNIK BRINGEN

„Made in Germany“ ist das zurzeit beliebteste Label der Welt. Wir wollen, dass das auch in Zukunft so bleibt. Der Abgasskandal hat dieser Marke schwere Kratzer zugefügt. Nun gilt es, verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen. Deutschland wird den Skandal erst hinter sich lassen, wenn Dieselaautos die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte tatsächlich einhalten. Angesichts der unverändert hohen gesundheitsgefährdenden Luftbelastung in zahlreichen Regionen und deshalb drohender Fahrverbote braucht es jetzt schnell pragmatische Lösungen.

Gerichtsurteile zur Einhaltung von Luftreinhalteplänen schaffen absehbar einen Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen. Das ist weder im Sinne der Verkehrspolitik noch des Verbraucherschutzes. **Durch die Einführung einer blauen Plakette muss für die Kommunen ein einheitlicher Handlungsspielraum entstehen.** Nur Fahrzeuge, die die Schadstoffgrenzwerte für die blaue Plakette einhalten, haben weiter freie Fahrt in innerstädtische Bereiche.

Fahrerinnen und Fahrer von älteren Diesel-Pkws dürfen nicht die Gelackmeierten sein. Sie wurden beim Kauf ihres vermeintlich umweltfreundlichen Fahrzeugs getäuscht. **Wir Grüne fordern die Automobilhersteller auf, für die Umrüstung schmutziger Diesel und für eine wirksame Minderung der Stickoxidemissionen zu sorgen und so die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.** Von der Bundesregierung erwarten wir, dass sie die erforderliche Nachrüstung koordiniert und zusätzlich die Umrüstung alter schmutziger Dieselfahrzeuge auf moderne, sauberere Technologie unterstützt. Typgenehmigung und Feldüberwachung gehören grundlegend reformiert.

5. ARBEITSPLÄTZE SICHERN – MITARBEITER/INNEN QUALIFIZIEREN

Die Automobilindustrie ist einer der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren in unserem Land. Als Grüne bekennen wir uns zum Automobilstandort Deutschland, der Vorreiter für die notwendige ökologische Transformation dieses Wirtschaftsbereichs wird. Wir wollen hier eine Mobilität entwickeln, die auch in Zukunft exportierbar bleibt. Wir beschäftigen uns mit der Zukunft der Industrie und wollen verhindern, dass Stuttgart, Ingolstadt oder Wolfsburg zum Detroit Deutschlands werden.

Uns Grüne bereitet daher Sorge, dass der Einstieg in die Fertigung von Batteriezellen etwa von Volkswagen oder Bosch noch immer nicht voran geht. Rund 40 Prozent der Wertschöpfung eines Elektroautos wird der Batteriespeicher ausmachen. **Wir wollen, dass die Wertschöpfung bei unseren Herstellern stattfindet und unterstützen das Angebot der Europäischen Kommission, den Bau von Batteriefabriken in der EU finanziell zu fördern.**

In den nächsten Jahren wird die deutsche Automobilproduktion wie auch der Export weiter zunehmen. Diese Zeit gilt es zu nutzen und Gewinne gezielt in die Transformation unserer Unternehmen zu investieren.

Elektrifizierung, Digitalisierung, Industrie 4.0 – das sind Entwicklungen, auf die sich auch die Zulieferer jetzt einstellen. Innovationen sichern Beschäftigung. **Wir Grüne im Bundestag drängen deswegen darauf, endlich eine steuerliche Forschungsförderung für kleine und mittelständische Unternehmen einzuführen.**

Durch die vermehrte Produktion von Elektroautos wird ein Einschnitt bei den klassischen Fertigungsberufen erfolgen. Zugleich steigt der Bedarf an neuen Fachkräften, etwa in den Bereichen Elektronik und Softwareentwicklung. Die Automobilwirtschaft muss dafür Personal- und Qualifizierungsstrategien anpassen. Um dem Fachkräftemangel vorzubeugen, müssen Unternehmen ihren Beschäftigten umfassende Weiterbildungen für künftige Schwerpunkte ermöglichen. Gleichzeitig müssen die Berufsschulen das digitale Lernen und das selbstständige Weiterlernen unterstützen, damit die Kompetenzen mit der Beschleunigung in der Wissens- und Produktionsentwicklung mitwachsen können.

SOFORTPROGRAMM FÜR SAUBERE UND ZUKUNFTSFÄHIGE AUTOS

Der Einstieg in die Transformation der Autoproduktion muss JETZT erfolgen. Dafür gibt es eine Reihe von Maßnahmen und Rahmenbedingungen, die die (Bundes-)Politik auf den Weg bringen kann und muss:

- unabhängige Kontrollen der Abgaswerte durch das Umweltbundesamt
- Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für CO₂, Stickoxide und Feinstaub; Umrüstung der Fahrzeuge, die diese Grenzwerte nicht einhalten
- transparente Messung der Realverbräuche und Realemissionen
- Koppelung der Besteuerung von PKW und steuerlichen Besserstellung von Dienstwagen an den CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge
- Abbau der Dieselsubventionen
- ambitionierte Vorgaben für die Flottenverbräuche der Hersteller
- Bundesprogramm für flächendeckende Ladeinfrastruktur
- wirksame Förderprogramme für den Kauf von Elektroautos und die Umstellung von schmutzigen Altwagen auf Elektroautos
- Förderung von Umstellung ganzer Fahrzeugflotten; hier muss die öffentliche Hand mit gutem Beispiel voran gehen
- wirksame Forschungsförderung, gerade auch für KMUs
- (Fort-)Bildungsprogramme, um die Beschäftigten fit zu machen auf die Anforderungen der technologischen Transformation.

Alle Länder, in denen der Umstieg auf Autos mit Zukunft schon im Gange ist wie China, Kalifornien, Norwegen oder die Niederlande, haben Maßnahmen aus dem hier beschriebenen Paket ergriffen. Nicht alle diese Maßnahmen können zugleich und gleich schnell umgesetzt werden. Einige, wie etwa der Schutz der Gesundheit durch Einhalten der gesetzlichen Schadstoffgrenzwerte sind zwingend, andere sind optional. Wahrscheinlich werden alle Beteiligten auf dem Weg zum sauberen Auto merken, dass sich manche Instrumente besser eignen und andere gar nicht mehr nötig sind. Gleichzeitig müssen eine Vielzahl von politischen Maßnahmen für eine Verkehrswende in eine neue Mobilität ergriffen werden, wie zur Verbesserung des ÖPNV, zur Förderung von Carsharing und Radverkehr, zur besseren Integration der verschiedenen Verkehrsträger und vieles andere mehr.

Der Grundfehler ist allerdings, dass die jetzige Bundesregierung keine einzig dieser Maßnahmen ergreift und auf ein „Weiter so“ setzt. Das wollen, das müssen wir ändern. Und auch deshalb braucht es dringend Grüne in der nächsten Bundesregierung!