

**Öffentliche Anhörung  
im Ausschuss für Umwelt, Naturschutz & Reaktorsicherheit  
am 15. Oktober 2008  
zum Thema „Klimaschutz im Straßenverkehr“**

Die Automobilindustrie ist eine der wichtigsten Stützen der deutschen Wirtschaft. Mit einem Umsatz von 290 Mrd. Euro ist heute mehr als jeder fünfte in Deutschland umgesetzte Euro in der Industrie auf die Autobranche zurückzuführen. Die Automobilindustrie spielt die wichtigste Rolle im Erreichen des Titels Exportweltmeister Deutschland: 2007 exportierte sie Erzeugnisse im Wert von über 187 Mrd. Euro. Im Jahr 2007 beschäftigte sie nahezu 744.500 Personen und damit 72.300 mehr als noch zehn Jahre zuvor. Die Branche ist sich der im Vergleich mit den Schwellenländern ungünstigen Lohnkostensituation voll bewusst und nutzt Optimierungsspielräume. Die nachhaltige Sicherung von Produktionsstandorten und letztlich Arbeitsplätzen in Deutschland bleibt trotz der schmerzhaften Anpassungsprozesse ein wichtiges Anliegen der Branche.

Die Auswirkungen der Finanzkrise in der Automobilindustrie sind deutlich spürbar und verschärfen die ohnehin schwierigen Marktbedingungen. Vor diesem Hintergrund ist es wichtiger denn je, die Rahmenbedingungen in der Industrie der aktuellen Entwicklung anzupassen. Insbesondere bedarf es verbesserter Rahmenbedingungen zur Anschaffung umweltschonender Neufahrzeuge und in diesem Zusammenhang einer raschen Kfz-Steuerreform sowie bis zu ihrer Einführung eine unmittelbar einzuführende Abwrackprämie.

### **Kernthesen**

#### **1. Das Bedürfnis nach Mobilität wird weiter wachsen. PKW und LKW werden dabei die Verkehrsmittel Nr. 1 bleiben.**

- Heute schultert der PKW rund 78% der gesamten Personenverkehrsleistung in der EU. Das sind gut 4.580 Mrd. Personenkilometer. Diese wird nach den Prognosen der EU-Kommission bis 2020 um 26% auf 5.781 Mrd. km ansteigen.
- Das Bedürfnis nach Mobilität wird weiter wachsen und das Transportaufkommen in Europa und in der Welt (Schwellenländer) sich weiter erhöhen.
- Aus diesem Grund werden wir Klimaschutzziele im Verkehrssektor **nur mit und nicht gegen das Auto** lösen.
- Der Zuwachs in der Verkehrsnachfrage kann letztlich nur bewältigt werden, wenn die Verkehrsträger im Sinne eines „**verkehrsträgerübergreifenden Schulterschlusses**“ besser vernetzt sind als dies bisher der Fall ist:
  - Zum einen ist es nötig die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu steigern. Da die Automobilindustrie selbst einer der größten und wichtigsten Nachfrager des Schienengüterverkehrs ist, hat sie ein vitales Interesse an einem starken, leistungsfähigen Schienenverkehr. Außerdem sollte der kombinierte Verkehr durch den Einsatz längerer Lkw-Kombinationen gestärkt werden.
  - Zum anderen gilt es in städtischen Ballungsräumen den Anforderungen des Autoverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs gerecht zu werden.

## 2. Die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. die Senkung des Kraftstoffverbrauches war und ist für die deutsche Automobilindustrie immer eine wichtige Aufgabe gewesen.

- Auch wenn die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Pkw-Sektors in Europa nur rund 12 Prozent ausmachen, hat auch dieser Sektor seinen Beitrag zu leisten. Die Automobilindustrie stellt sich ihrer Verantwortung und zwar nicht erst seit heute.
- So haben die deutschen Hersteller ihre Zusage eingehalten, den Kraftstoffverbrauch neu zugelassener Pkw aus dt. Produktion **zwischen 1990 und 2005 um 25%** zu reduzieren. Heute kommt man mit einem Liter Kraftstoff mit einem dt. Auto 15 Kilometer weit, also zwei Drittel weiter als noch 1970. Die deutsche Clean Diesel Technologie hat hierzu einen maßgeblichen Beitrag geleistet.
- In diesem Jahr sind die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Werte in den ersten 9 Monaten um 2,9% auf 165,7 g/km gesunken. Dabei konnten die dt. Hersteller - wie schon in 2007 - einen stärkeren Rückgang (-3,1%) erzielen als die Importeure (-2,6%). Der CO<sub>2</sub>-Wert der deutschen Modelle liegt damit nur noch um 2 g/km über dem Durchschnittswert - trotz des hohen Anteils an Oberklassefahrzeugen!

## 3. Auf unseren Leistungen ruhen wir uns nicht aus. Die deutsche Automobilindustrie geht vielmehr offensiv mit den Herausforderungen der Zukunft um. Wir setzen auf einen Dreiklang unserer Effizienzstrategie: Einsparen, Ergänzen, Ersetzen.

- **Einsparung** (Effizienzsteigerung von Fahrzeug und Antrieb)  
Unser Ziel ist es, die konventionellen Antriebe noch einmal deutlich zu verbessern, bis Alternativen zu marktfähigen realistischen Preisen serienreif sind. Neue Otto- und Diesel-Motorgenerationen, forcierter Leichtbau und optimierte Getriebe oder Hybridantriebe werden den Kraftstoffverbrauch weiter mindern.
- **Ergänzung** (Alternative Treibstoffe)  
Das zweite Element ist die Einführung von alternativen Kraftstoffen, wie z.B. Erdgas. Alternative Kraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen können die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen nachhaltig senken und haben weitere Vorteile, denn sie sind regenerativ, CO<sub>2</sub>- und schadstoffarm.

Mit Biodiesel und Bioethanol können rund 50 Prozent CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden. Noch größer ist das Potenzial von Biokraftstoffen der 2. Generation. Mit ihnen lassen sich bis zu 90 Prozent CO<sub>2</sub> vermeiden. Diese synthetischen Kraftstoffe - die nicht in Konkurrenz zur Nahrungskette stehen, wie z. B. BTL (Biomass to Liquid) - können den konventionellen Kraftstoffen in beliebiger Menge und ohne Veränderungen am Motor beigemischt werden. Die deutsche Automobilindustrie engagiert sich seit Jahren intensiv in der Forschung und auch Produktion dieser zukunftsweisenden Technologie. Durch die erst kürzlich eingeweihte Anlage „Choren“ in Sachsen wurde ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Großserienproduktion gesetzt.

- **Ersetzen** (Alternative Antriebssysteme)  
Das elektrisch betriebene Fahrzeug wird mittelfristig besonders im Stadt- und Kurzstreckenverkehr eine immer wichtigere Rolle spielen. Die erzielten Fortschritte in der Batterietechnologie beflügeln nicht nur die Entwicklung von Hybridfahrzeugen. Auch Fahrzeuge, die ihre Antriebsenergie komplett aus einem modernen elektrischen Energiespeicher beziehen, erscheinen mittelfristig als eine mögliche Alternative. Die Entwicklung der Batterietechnik hat dabei eine Schlüsselfunktion. Die deutsche Automobilindustrie hat dies erkannt und ihre Kräfte gebündelt, um diese Herausforderung gemeinsam auch unter dem Dach des VDA zu meistern. Ziel ist es, die Lithium-Ionen-Batterie für die automobilen Anforderungen weiter zu entwickeln und

großflächig in Serie zu bringen. Bereits in naher Zukunft werden Fahrzeuge deutscher Hersteller weltweit erstmalig mit dieser Technologie in den Markt gebracht.

Daneben kann langfristig Wasserstoff die heutigen Kraftstoffe ersetzen. Wasserstoff wird dann entweder in Brennstoffzellen oder direkt im Verbrennungsmotor eingesetzt. Die Brennstoffzellentechnologie ermöglicht tatsächlich das „Zero-Emission-Fahrzeug“ - ohne Partikel, ohne Stickoxide und ohne CO<sub>2</sub>. Die Wasserstofftechnik bedarf allerdings hoher Anstrengungen. Wir brauchen eine regenerative Wasserstoff-Produktion, ein flächendeckendes Wasserstoff-Tankstellennetz, einen verlässlichen Gesetzes-Rahmen für diese Technologie und wir müssen die Technik zu marktfähigen Kosten anbieten.

#### **4. Innovative Technologien – auch für den Umwelt- und Klimaschutz – haben ihren Einstieg ins Automobil in der Regel über das Premiumsegment.**

- Premiumfahrzeuge sind für die deutsche Automobilindustrie und für die gesamte deutsche Wirtschaft von herausragender Bedeutung. Über 60 Prozent des gesamten Umsatzes der deutschen Pkw-Hersteller entfällt auf ihre Premiumfahrzeuge.
- Der Einstieg in teure und komplexe Umwelttechnologien erfolgt über das Premiumsegment. Zum einen, weil der technologische Anspruch der Kunden an Premiumprodukte per se deutlich über dem Durchschnitt liegt, zum anderen, weil die äußerst kostenintensive Forschungs- und Entwicklungsarbeit entscheidend aus dem wirtschaftlichen Erfolg der Premiumfahrzeuge finanziert wird.
- Die deutsche Automobilindustrie wäre ohne ihren Erfolg im Premiumbereich heute weder Technologie- noch Patentweltmeister. Letztlich will die deutsche Automobilindustrie die Wünsche ihrer Kunden befriedigen und den „**Toprunner**“ in **jedem Fahrzeugsegment** stellen. Das heißt, wir entwickeln und bauen in jeder Klasse – vom Mini bis zum Familienvan und der Reiselimousine – das Fahrzeug, das bezogen auf sein Gewicht am meisten Kilometer pro Liter Treibstoff erbringt und damit am wenigstens Sprit verbraucht.
- Natürlich braucht ein Familienvan dabei mehr Sprit als ein zweisitziger Kleinwagen. Aber er dient eben auch anderen Mobilitätszielen. Deshalb greifen auch Vorgaben für einen Einheitsverbrauch für alle Fahrzeuge, wie sie hin und wieder diskutiert werden, zu kurz. Denn einen gewichtsunabhängigen Einheitsverbrauch für Fahrzeuge festzulegen, würde dazu führen, dass die kleineren Fahrzeugen keinen weiteren Beitrag für den Klimaschutz leisten würden.

#### **5. Die deutsche Automobilindustrie ist Spitze in Forschung und Entwicklung.**

- Im Jahr 2007 steckte die dt. Automobilindustrie **18 Mrd. € in Forschung und Entwicklung**. Dies ist ein Zuwachs von 7,8% gegenüber 2006.
- Die Automobilindustrie ist mit 36,3% der F+E-Aufwendungen des Verarbeitenden Gewerbes forschungsstärkste Industriebranche in Deutschland.
- In 2007 sind die F+E-Investitionen der Automobilindustrie fast doppelt so stark gestiegen wie die F+E-Aufwendungen der gesamten deutschen Industrie.
- Nahezu jeder dritte Beschäftigte im F+E-Bereich in Deutschland hat seinen Arbeitsplatz in der Automobilindustrie. Besonders wichtig für die gute Position auf den Weltmärkten ist die innovationsstarke dt. Zulieferindustrie. Auf sie entfällt 75% der Wertschöpfung beim Automobil. Gerade diese Unternehmen leiden aber unter einem akuten Ingenieurmangel.

## 6. Vor allem aber brauchen wir in Europa eine vernünftige, die Innovationskraft stärkende Gesetzgebung, die dem in Cars 21 vereinbarten integrierten Ansatz Rechnung trägt.

- In Cars 21 wurde der integrierte Ansatz vereinbart. Das bedeutet einerseits, dass jeder Beteiligte seinen Beitrag leisten muss, um Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Das bedeutet aber auch, dass alles getan werden muss, um die Automobilindustrie als Motor für Innovation, Wachstum und Beschäftigung zu stärken. Nur dann kann es im Übrigen gelingen, die Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung zum Erfolg zu führen.
- Die jetzt anstehende Gesetzgebung der Europäischen Kommission zu Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei PKW wird diesem selbstgesteckten Anspruch zu wenig gerecht. Die AI akzeptiert das Ziel der Kommission, die fahrzeugseitigen Emissionen auf 120g/km CO<sub>2</sub> zu erreichen. Allerdings ist der Vorschlag der Kommission nicht innovationsfreudig genug, zu stark auf die Motortechnik fixiert, zu unflexibel, insbesondere was den zeitlichen Rahmen anbetrifft und zu sanktionsfixiert.
- So werden **Eco Innovationen** zu wenig berücksichtigt. Dabei steckt darin die Technologie, um mehr zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beizutragen. Ein vernünftiges Anreizsystem, das es der AI ermöglicht, die ECO-Innovationen angerechnet zu bekommen, würde damit der Innovationskraft der AI und dem Klima helfen. Nur wenn hier Anreize geschaffen werden, um diese Maßnahmen auch einzusetzen, kann Forschung und Entwicklung auf diesem Gebiet forciert werden. Alles andere würde ein künstliches Marktversagen erzeugen!
- Eine **schrittweise Implementierung des Systems** ist im bisherigen Regulierungsentwurf nicht vorgesehen. Folglich sind eine öffentliche Stigmatisierung sowie Kompensationszahlungen unvermeidbar, da ein erheblicher Teil der im Jahr 2012 in den Verkehr gebrachten Pkw bereits heute fertig entwickelt bzw. schon im Verkehr ist. Die Hersteller haben keine Chance, mit diesen bereits entwickelten Fahrzeugen ihr Ziel zu erreichen. Die Industrie benötigt eine angemessene Übergangsfrist, wie es auch bei anderen europäischen Regulierungen die geübte Praxis ist. So sieht die Einführung von neuen Klimaanlagen eine Übergangsfrist von 2011 (neue Fahrzeugtypen) bis 2017 (alle Neufahrzeuge) vor. Im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Regulierung kann die Industrie durch eine stufenweise Erhöhung der einzubeziehenden Fahrzeuge (mengenmäßiges Phasing-In) beginnend in 2012 und einer vollständigen Erfassung der Neuwagenflotte in 2015 zumindest einen begrenzten Anpassungszeitraum erhalten, der die langen Produktlebenszyklen im Automobilssektor berücksichtigt.
- **Kompensationszahlungen** dürfen nicht willkürlich festgelegt werden, sondern müssen gewährleisten, dass die Verhältnismäßigkeit der in der Automobilindustrie angewandten Sanktionen gegenüber anderen Sektoren der Wirtschaft gewahrt bleibt. Forderungen nach 95 € pro g/km sind völlig unangemessen und betragen das 24fache dessen, was in anderen Branchen zu leisten ist. Auch muss sichergestellt werden, dass die Mittelverwendung zweckgebunden für Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr ist und nicht "schlicht" in den EU-Haushalt fließt.
- Integrierter Ansatz heißt aber auch weitere Anreize zu schaffen. Zum Beispiel der vermehrte **Einsatz von Biokraftstoffen**. Die AI unterstützt die Pläne der EU, den Anteil der Biokraftstoffe bis 2020 auf 10% (ist verifiziert!) zu erhöhen. Wir setzen auf die Biofuels der 2. Generation, die nicht im Konflikt mit der Nahrungskette stehen. Die AI verfolgt die derzeitige Debatte im Europäischen Parlament dazu mit großer Aufmerksamkeit. Eine klare Festlegung und Zertifizierung von Nachhaltigkeitskriterien unterstützen wir voll und ganz.

- Die Schaffung eines europaweit möglichst harmonisierten **CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Steuersystems**. Wir haben 14 europäische Mitgliedsländer, die ihre Kfz-Steuersysteme auf CO<sub>2</sub>-Basis umgestellt haben oder gerade dabei sind umzustellen. Hier entsteht ein Flickenteppich, der zunehmend auch Marktverzerrungen verursacht.
- Bedarfsgerechter **Ausbau der europäischen Infrastruktur** und ein optimiertes Verkehrsmanagement. Die effizientesten Fahrzeuge emittieren überflüssiges CO<sub>2</sub>, wenn sie ständig im Stau stehen. Untersuchungen, zum Beispiel von DEKRA in Deutschland, haben ergeben, dass sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines PKW bei ungünstiger Verkehrslage um rund 60% gegenüber einer Fahrt im fließenden Verkehr erhöhen.
- Die Festlegung eines **langfristigen Ziels** einer weiteren CO<sub>2</sub>-Reduzierung bis zum Jahr 2020 ist allerdings nur dann realistisch und vernünftig, wenn zwischenzeitlich eine Überprüfung – ein so genanntes Impact Assessment – erfolgt, in der die dann gemachten Erfahrungen ernsthaft berücksichtigt werden.