

20.09.2005

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Deutsche Automobilindustrie: Endlich auf kraftstoffsparende Technologien setzen und so die eigene Innovationsfähigkeit sichern

I. Die Automobilindustrie als Schlüsselindustrie für Deutschland und NRW

Mit über 200 Mrd. € Umsatz und ca. 5,6 Mio. produzierten Kraftfahrzeugen trug die Automobilindustrie - Fahrzeughersteller und Zulieferer - im Jahr 2004 wesentlich zur nationalen Wertschöpfung bei. Einmal mehr wurde deutlich, dass die Automobilindustrie eine tragende Säule der deutschen Volkswirtschaft darstellt. Dies zeigt sich nicht zuletzt in der – im Gegensatz zum verarbeitenden Gewerbe insgesamt – progressiven Beschäftigungsentwicklung. So ist die Beschäftigtenzahl im Zeitraum von 1994 bis 2004 trotz verstärkter Produktionsverlagerungen ins Ausland von 640.000 auf 770.000 gestiegen.

Diese Schlüsselrolle der Automobilindustrie gilt auch für NRW. Denn mit der Ford-Werke AG (Köln) hat immerhin einer der großen inländischen Fahrzeughersteller seinen Stammsitz in NRW. Zudem unterhalten mit Opel (Bochum) und Daimler-Chrysler (Düsseldorf) zwei weitere inländische Hersteller in NRW wichtige Betriebsniederlassungen. Nicht mit Produktionsstätten, aber mit wichtigen Distributionszentren sind darüber hinaus auch Nissan, Toyota, Mazda, Volvo und Renault in NRW vertreten.

Über eine besondere Stärke verfügt der Autostandort NRW im Bereich der Zulieferindustrie. Mit insgesamt 800 Unternehmen, die u. a. Karosseriezubehör, Inneneinrichtungen, elektronische Bauteile, Motor- und Fahrwerkskomponenten sowie Abgassysteme entwickeln und fertigen, haben ca. ein Drittel der deutschen Automobilzulieferer ihren Hauptstandort in NRW. Dies führt dazu, dass der Bereich Automotive inkl. autonaher Dienstleistungen mit ca. 200.000 Beschäftigten einer der größten Arbeitgeber NRWs darstellt.

Zu den besonderen Standortvorzügen NRWs zählt auch der stete Austausch zwischen Automobilwirtschaft und Wissenschaft. Immerhin 25 Institute und Lehrstühle an nordrhein-westfälischen Hochschulen befassen sich mit der Automobilwirtschaft. Besondere Bedeutung kommt dabei der Region Aachen mit dem Institut für Kraftfahrtwesen an der RWTH und dem „Competence-Center für Automotive“ (CAR) zu. Insofern ist es nicht überraschend, dass auch der Ford-Konzern Aachen zu einem seiner wichtigen FuE-Standorte gemacht hat.

Datum des Originals: 20.09.2005/Ausgegeben: 20.09.2005

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

II. Innovationsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie

Die traditionelle Spitzenstellung der deutschen Automobilindustrie ist das Ergebnis ihrer hohen Innovationsfähigkeit. Permanente Investitionen in neue Produkt- und Fertigungstechniken haben dazu geführt, dass die deutschen Hersteller ihren Wettbewerbern in punkto Sicherheitstechnik, Ausstattung und Material bis dato zumeist einen Schritt voraus waren. Ausschlaggebend hierfür waren auch die hohen FuE-Ausgaben. So entfielen 2004 mit knapp 17 Mrd. € gut ein Drittel der FuE-Ausgaben der deutschen Industrie auf die Automobilindustrie, und 28 % des FuE-Personals waren in bzw. für die Autoindustrie tätig.

Auch zukünftig wird die deutsche Automobilindustrie konsequent auf eine hohe FuE-Ausrichtung setzen müssen. Denn nur so wird sie sich in einem nun auch auf der Herstellerseite immer globaleren Markt behaupten und ihren Innovationsvorsprung wahren können. Darüber hinaus – so die Ergebnisse einer im Jahr 2004 vom Institut für Produktmanagement, Technologie und Werkzeugmaschinen (PTW) an der TU Darmstadt in Kooperation mit der Unternehmensberatung McKinsey und dem Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) durchgeführten Studie – wird die Sicherung dieses Innovationsvorsprungs von der Herausbildung eines qualifizierten Ingenieur Nachwuchses, einer auch weiterhin leistungsfähigen Maschinen- und Werkzeugbauindustrie und einer optimalen Wertschöpfungsstruktur über die gesamte Zuliefer- und Herstellungskette abhängen.

Entscheidend in diesem Kontext wird jedoch sein, wichtige Entwicklungstrends frühzeitig zu erkennen, sich diesen einmal erkannten Entwicklungstrends technologisch zu stellen und sie im Zuge strategischer Unternehmensentscheidungen in entsprechende Modellreihen umzusetzen. Gerade an dieser Stelle aber sind der deutschen Automobilindustrie in den letzten Jahren auch gravierende strategische Fehleinschätzungen unterlaufen. Bestes Beispiel hierfür ist der Hybridantrieb, dessen technologischen Potenziale und Marktchancen die deutsche Automobilindustrie über viele Jahre schlichtweg verkannt hat. Neben einem erheblichen Imageverlust hat diese Fehleinschätzung dazu geführt, dass japanische Hersteller beim Hybridantrieb nunmehr einen Technologievorsprung von 5 bis 10 Jahren besitzen und ihnen hier die eindeutige Marktführerschaft zukommt. So haben Toyota und Honda auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt die Hybridtechnologie in Form serienreifer Produktionen präsentiert, während deutsche Hersteller lediglich mit Projektstudien und ersten Prototypen aufwarten konnten.

Eine sich klar abzeichnende Entwicklung leichtfertig ignoriert hat die deutsche Automobilindustrie auch bei der Dieselfiltertechnologie. Noch zu einem Zeitpunkt, da französische Hersteller bereits über 100.000 Fahrzeuge mit Rußpartikelfilter verkauft hatten und die positiven Weichenstellungen für diese Technologie seitens der Politik evident waren, suchte die deutsche Automobilindustrie nach Wegen, um deren Einführung zu verhindern. Ihre späte Zusage, bis 2008 alle Neu-Fahrzeuge mit Filtertechnologie auszustatten, wurde erst nach massivem öffentlichen Druck abgegeben und kann über die aktuell z. B. bei VW bestehenden langen Wartezeiten für entsprechende Fahrzeuge nicht hinwegtäuschen.

III. Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs als zentrale technologische Herausforderung

Deutschland hat sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls verpflichtet, seine Treibhausgase bis zum Jahr 2012 um 21 % zu senken. Die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs, die ca. 20 % an allen Treibhausgasen in Deutschland ausmachen, sind seit 1999 gesunken, liegen aber immer noch über denen des Basisjahrs 1990.

Zur Erreichung des Kyoto-Ziels hat der Verband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) 1999 im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung gegenüber der EU-Kommission zugesagt, die Emissionen neu zugelassener PkWs bis zum Jahr 2008 im Durchschnitt auf einen Wert von 140 g CO₂/km zu reduzieren, was einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 5,6 l/100 km entspricht. Überdies wurde konzidiert, eine Fortführung der Reduktion auf 120 g CO₂/km (= 4,9 l/100 km) bis zum Jahre 2012 zu prüfen.

Vergleichbare Zielvorgaben – zumeist sogar, anders als in der EU, gesetzlich fixiert – bestehen auch in anderen Ländern. So wurden in China mit Blick auf den explosionsartigen Anstieg des KfZ-Bestandes und die entsprechend zunehmende Ölabhängigkeit des Landes zum 1.7.2005 Verbrauchshöchstgrenzen für Neufahrzeuge festgesetzt, die von 7,2 l/100 km bei einem Leergewicht von 500 kg bis zu 15,8 l/100 km bei einem Leergewicht von 2.700 kg reichen. Diese Höchstwerte werden im Zuge einer zweiten Stufe zum 1.7.2008 nochmals deutlich verschärft und dann bei 6,2 l/100 km (500 kg) und 14,0 l/100 km (2.700 kg) liegen.

Jüngstes Beispiel für ein ähnliches Regelungspaket ist Kalifornien, wo das „California Air Resources Board“ auf der Basis des „Klimaschutzgesetzes für den Autobereich“ (2002) eine Verordnung zur Reduzierung der Emission von Treibhausgasen durch PkWs und Geländewagen für den Zeitraum 2009-2016 erlassen hat. Die dabei festgelegten Höchstwerte beziehen sich auf die gesamte Flotte und geben damit den Herstellern die Möglichkeit, überhöhte Emissionswerte einzelner Modelle auszugleichen. Zudem können Hersteller, die die vorgegebenen Emissionswerte vor dem hierfür anvisierten Zeitpunkt erreichen, ihre nicht ausgeschöpften Emissionsvolumina in Zertifikate umwandeln und diese entweder zur Kompensation möglicher zukünftiger Höchstwertüberschreitungen (bei steter Diskontierung) aufbewahren oder an andere Hersteller verkaufen.

Diese Beispiele machen deutlich, dass Marktpräsenz und Markterfolg zunehmend auch von der Fähigkeit abhängt, Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch anbieten zu können. Dies gilt insbesondere für den Wachstumsmarkt China, für den alle ExpertInnen zumindest bis 2030 einen jährlichen Anstieg des KfZ-Bestandes in einer Größenordnung von 9-12 % erwarten. Automobilhersteller, die sich in ihrer technologischen und strategischen Ausrichtung nicht rechtzeitig auf die ab 2008 geltenden Höchstgrenzen einstellen, werden auf diesem Wachstumsmarkt langfristig keine Rolle spielen und dadurch nahezu zwangsläufig auch auf anderen Märkten an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Ein solches Szenario können sich gerade die deutschen Automobilhersteller nicht leisten, da ihre Produkte zu über 70 % in den Export gehen. Dies bedeutet: Die deutsche Automobilindustrie wird ihre internationale Spitzenstellung auf den Exportmärkten nur dann wahren können, wenn sie sich der technologischen Herausforderung einer kontinuierlichen und nachhaltigen Kraftstoffverbrauchsreduzierung stellt.

IV. Die Antworten der deutschen Automobilindustrie

Laut VDA liegt der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der Neu-Fahrzeuge deutscher Hersteller aktuell bei 6,8 l /100km. Die Deutsche Umwelthilfe errechnet einen etwas höheren Wert und konstatiert einen durchschnittliche Flottenverbrauch von 7,4 l/100 km, der aus ihrer Sicht bei Einbeziehung des durch die Klimaanlage induzierten Kraftstoffverbrauches allerdings nochmals aufgestockt werden müsste. Angesichts dieses Ist-Standes ist davon auszugehen, dass die deutsche Automobilindustrie den im Rahmen der freiwilligen Selbstverpflichtung für 2008 vorgegebenen Verbrauchswert nicht einhalten können.

Insofern ist es auch nicht überraschend, dass die deutsche Automobilindustrie eine zusätzliche Selbstverpflichtung für den Zeitraum 2008-2012 mit dem Ziel einer weiteren

Verbrauchsreduzierung auf 4,9 l/100km ablehnt. In einem im Juli 2005 vorgelegten Positionspapier bekennt sie sich zwar zu ihrer Verantwortung für den Klimaschutz, weist aber gleichzeitig sehr nachdrücklich darauf hin, dass eine weiter gehende Selbstverpflichtung zu einem zumindest zurzeit unzumutbaren "Verzicht auf wertschöpfungsstarke und beschäftigungsintensive Marktsegmente" führen würde.

Ein Blick auf die chinesischen Verbrauchsvorgaben macht weitere Gründe für engagierte Vorgaben bei Kraftstoff sparenden Fahrzeugen deutlich: Denn während z. B. Ford, Toyota und Renault die hier für 2008 definierten Standards bereits heute erfüllen, erfüllen von den 470.000 von VW in China verkauften Fahrzeugen nur 68 % die 2005-Norm und lediglich 19 % die 2008-Norm. Dies zeigt, wie weit zumindest Teile der deutschen Automobilindustrie ihren internationalen Wettbewerbern in punkto Verbrauchsreduzierung hinterherhinken.

Auch die Klage, die VW, Daimler-Chrysler, BMW und Porsche gemeinsam mit weiteren Partnern der „Alliance of Automobile Manufacturers“ gegen die kalifornische Verordnung zur Limitierung der verkehrsinduzierten CO₂-Emissionen eingereicht haben, ist kein Indiz dafür, dass sich die genannten Hersteller der technologischen Herausforderung Kraftstoffverbrauchsreduzierung stellen wollen. Diese Klage ist überdies auch inhaltlich kaum nachvollziehbar, weil die kalifornischen Vorgaben deutlich hinter den Werten der europäischen Selbstverpflichtung zurückbleiben. So sieht das dortige Tableau z. B. für das Jahr 2012 lediglich ein Emissionsniveau vor, zu dem sich die Kläger bezogen auf Europa bereits für das Jahr 2008 verpflichtet haben.

Fazit: Die deutsche Automobilindustrie hat eine wesentliche Entwicklungslinie verkannt und droht, zumindest an dieser Stelle technologisch in Rückstand zu geraten und national wie international Marktanteile zu verlieren. Da der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft eine zentrale Bedeutung zukommt, verbinden sich hiermit auch Gefahren für die nationale Wertschöpfung insgesamt und die Beschäftigung.

Jüngster Beleg für diese Einschätzung ist die Entscheidung des VW-Konzerns, mit dem Bugatti Veyron ein Auto zu bauen, das ausgestattet mit 1000 PS voraussichtlich 25 l/100 km im "Normalbetrieb" bzw. 100 l / 100 km bei Vollbelastung verbrauchen wird. Solche Entscheidungen sind mit Blick auf die technologischen Prioritäten, die sich aus den Verbrauchsbeschränkungen auf zentralen Automärkten ergeben sollten, kaum verständlich und stehen in diametralem Gegensatz zur aktuellen Ölpreisentwicklung, die dazu geführt hat, dass für immer mehr AutofahrerInnen die Höhe des Kraftstoffverbrauches zum bestimmenden Kaufkriterium wird.

Wo der vordringliche Handlungsbedarf der deutschen Automobilindustrie liegt, hat aktuell der Präsident der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG), Ernst-Ludwig Winnacker, deutlich gemacht, der in der Financial Times Deutschland (FTD) vom 5. September 2005 wie folgt zitiert wird: „Es gibt Autos auf der Welt, die die selbe Leistung bringen und nur die halbe Menge Benzin verbrauchen. Es macht mir große Sorge, dass die deutschen Automobilhersteller diese Technik nicht liefern können.“

V. VerbraucherInnen haben ein Recht auf umweltschonende Technologie

Nach einer Umfrage des Bundesumweltministeriums ist für 83 % der Autokäufer/innen die Umweltverträglichkeit besonders wichtig. 80 % der Konsumenten/innen wollen den geringeren Ausstoß von krebserregenden Gasen. Demgegenüber ist für nur 43 % die Motorleistung des Fahrzeugs wichtig.

Seit Inkrafttreten der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (EnVKV) am 1. November 2004 müssen in Deutschland an jedem Verkaufsort von Autos sämtliche Neufahrzeuge mit einem DIN A 4 großen CO₂-Label, auf dem der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen angegeben sind, ausgestattet sein. Außerdem muss im Verkaufsraum ein Aushang mit Verbrauchsangaben aller ausgestellten Neufahrzeuge sowie ein Leitfaden mit Verbrauchsangaben zu allen in Deutschland erhältlichen Pkw vorhanden sein.

Durch diese drei Maßnahmen soll das Ziel der zugrunde liegenden EU-Richtlinie (1999/1994), durch eine verbesserte Verbraucherinformation die Nachfrage nach Sprit sparenden Fahrzeugen zu erhöhen, erreicht werden.

VI. Beschluss

Der Landtag Nordrhein-Westfalen erkennt ausdrücklich an, dass die deutsche Automobilindustrie nicht zuletzt durch ihre hohen FuE-Ausgaben Verantwortung für den Standort Deutschland übernommen und maßgeblich zu dessen hoher Innovationsfähigkeit beigetragen hat.

Der Landtag Nordrhein-Westfalen geht davon aus, dass die Sicherung der technologischen Innovationsfähigkeit auch weiterhin eines der vordringlichen Ziele der deutschen Automobilindustrie darstellt und diese bemüht sein wird, die entscheidenden Entwicklungstrends auf den wichtigsten Automärkten der Welt frühzeitig zu erkennen und sich ihnen zu stellen. Denn dies ist die Voraussetzung dafür, dass die Automobilindustrie auch zukünftig einen grundlegenden Beitrag zur nationalen Wertschöpfung und Beschäftigung zu leisten vermag.

Vor diesem Hintergrund appelliert der Landtag Nordrhein-Westfalen an die Automobilindustrie,

- mit Blick auf die international zunehmenden Regelungen zur Begrenzung des Kraftstoffverbrauchs ihre Anstrengungen zur Entwicklung kraftstoffsparender Kraftfahrzeuge deutlich zu verstärken;
- eine freiwillige Selbstverpflichtung für den Zeitraum 2008 bis 2012 als einen zusätzlichen Innovationsanreiz zu begreifen und sich einem solchen Instrument nicht länger zu verschließen;
- ihre Klage gegen die kalifornische Verordnung zur Begrenzung der verkehrsinduzierten CO₂-Emissionen zurückzuziehen, da diese mit Blick auf die weltweite Zunahme von Klimakatastrophen ein völlig falsches Signal setzt;
- dem eindeutigen Wunsch ihrer KundInnen zu entsprechen und umweltverträglichere sowie verbrauchsärmere Technologien im Fahrzeugsektor anzubieten.

Der Landtag Nordrhein-Westfalen fordert die Landesregierung auf,

- in einen intensiven Dialog mit der nordrhein-westfälischen Automobilindustrie einzutreten und sich dabei mit Blick auf die Erreichung der in Kyoto vereinbarten Klimaschutzziele und mit Blick auf die im Bereich der Automobilwirtschaft bestehenden technologischen Herausforderungen für eine zusätzliche freiwillige Selbstverpflichtung der Automobilindustrie 2008 bis 2012 einzusetzen, die alle europäischen Hersteller und Importeure auf einen Flottenverbrauch von 5 l im Jahr 2012 festlegt;

- das bestehende nordrhein-westfälische Automobil-Cluster systematisch zu stärken und dabei ein besonderes Schwergewicht auf die Automobilzulieferer zu legen, da deren Anteil an der Wertschöpfungskette "Automobil" aufgrund der rückläufigen Fertigungstiefe bei den Herstellern kontinuierlich zunehmen wird;
- dem zu erwartenden erhöhten Investitionsbedarf mittelständischer Automobilzulieferer durch eine zielgerichtete Einbeziehung dieser Branche in das Förderinstrumentarium der NRW.Bank Rechnung zu tragen;
- die Ingenieurausbildung an den nordrhein-westfälischen Hochschulen ausgehend von einem bereits jetzt hohen Niveau kontinuierlich weiterzuentwickeln und zu verbessern;
- ihm einen Bericht vorzulegen, wie die Aussage im Koalitionsvertrag von CDU und FDP "Wir wollen ferner die Entwicklung neuer Antriebstechniken und die Serienreife eines möglichst schadstofffreien Personenwagens unterstützen." konkret umgesetzt werden soll;
- für eine konsequente Umsetzung der am 1. November 2004 in Kraft getretenen Pkw - Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (EnVKV) in Nordrhein-Westfalen zu sorgen.

Sylvia Löhrmann
Johannes Rimmel
Reiner Priggen
Oliver Keymis

und Fraktion