

Antrag

Hannover, den 19.03.2019

Fraktion der FDP

Technologieoffenheit muss die Maxime der Politik bleiben!

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Eine hohe Mobilität von Personen und eine nahezu ständige Verfügbarkeit von Gütern und Waren sind Errungenschaften, die die europäische Gesellschaft auszeichnen und Ausdruck von individueller Freiheit und Wohlstand sind. Diese Errungenschaften haben sich im Laufe vieler Jahrzehnte etabliert, unser Verhalten und unsere Möglichkeiten beeinflusst und werden durch äußere und innere Einflüsse ständig technisch weiterentwickelt.

In der sozialen Marktwirtschaft ist es die Aufgabe privater Unternehmer, neue Technologien und damit auch eine industriell wettbewerbsfähige Produktion zu entwickeln, aufzubauen und marktfähig zu machen. In der sozialen Marktwirtschaft entscheiden Verbraucherinnen und Verbraucher durch ihre Nachfrage über Erfolg oder Misserfolg von Produkten und Technologien. In einer demokratischen und marktwirtschaftlichen offenen Gesellschaft werden Bedingungen an Produkte und Herstellungsbedingungen durch Wandel, Erkenntnis und Entwicklung stets neu formuliert. Der Staat setzt dann die notwendigen Rahmenbedingungen und stellt gegebenenfalls begrenzte Anschubhilfen zur Verfügung.

In einigen Ausnahmefällen und aus übergeordnetem politischem Interesse, z. B. aus sicherheitspolitischen Erwägungen, können Technologien zu Schlüsseltechnologien erklärt werden. Dieser Schritt muss stets mit Bedacht und unter Abwägung politischer Auswirkungen erfolgen, denn die Erklärung einer Technologie zur Schlüsseltechnologie hat stets etwas mit Abschottung, mit Protektionismus und wenig mit einer offenen, innovativen und technologieaffinen Marktwirtschaft zu tun.

Derzeit befinden sich die Automobilindustrie, getrieben von technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen sowie politischen Vorgaben, in einer Umbruchs- und die künftige Mobilität von Personen in einer Orientierungsphase. Der weltgrößte Automobilhersteller, die VW AG, sieht sich derzeit mit vielen Herausforderungen und einem schärfer werdenden Wettbewerb konfrontiert. Neben neuen Abgasanforderungen (WLTP) und der globalen Bewältigung der hauseigenen Diesel-Thematik kommen die Digitalisierung, das autonome Fahren und die Elektromobilität sowie ein Konzernumbau und die Effizienzsteigerung von VW als weitere Herausforderungen hinzu. VW hat sich deshalb vor wenigen Monaten entschieden, elektrisch zu werden (*Handelsblatt*, 06.11.2018) und „Volkswagen zum Digital- und Elektrokonzern“ (*Handelsblatt*, 16.11.2018) umzubauen. Der Vorstandsvorsitzende der VW AG, Herbert Diess, „treibt die Elektrifizierung des Autos mit Vehemenz“ (*FAZ*, 18.03.2019) und „wie kein anderes Unternehmen“ (*FAZ*, 16.03.2019) voran. Der VW-Konzern betrachtet hierbei E-Autos als einzige Antwort, um die „künftigen Emissionsgrenzen“ (*Handelsblatt*, 13.02.2019) und „neuen Kohlendioxidvorgaben der EU-Kommission“ (ebenda) einzuhalten und hat bereits das Ende der Produktion von Verbrennungsmotoren terminiert (*taz*, 06.12.2018).

Der Politik wirft Herbert Diess „Planlosigkeit“ vor (*Braunschweiger Zeitung*, 21.12.2018) und attackiert die EU- und Bundespolitik scharf. Sie sei an Argumenten und Fakten nicht interessiert und gehe beim Umbau zur Elektro-Mobilität planlos vor. „Der Systemwechsel ist nicht durchdacht und völlig unzureichend vorbereitet“ sagte Diess (ebenda). Der VW-Vorstandsvorsitzende fordert von der Politik eine steuerliche Unterstützung und von der Automobilbranche eine Fokussierung bei der Einführung der Elektro-Mobilität. „VW erwartet, dass auch der Verband alles auf eine Karte setzt und die Berliner Politik in den Forderungen nach dem Ausbau der Ladeinfrastruktur oder steuerlichen Subventionen für Elektroautos stärker unter Druck setzt“ (*FAZ*, 18.03.2019). „Technologieoffenheit ist die falsche Parole“ (*FAZ*, 18.03.2019) sagt VW-Chef Herbert Diess.

Weil E-Autos nicht für alle Anforderungen des Alltags Antworten liefern und viele infrastrukturelle Voraussetzungen (europaweite Ladeinfrastrukturen, CO₂-freie Stromerzeugung, Verfügbarkeiten von nachhaltig gewonnen Rohstoffen) derzeit fehlen, ist eine einseitige technologische Festlegung mit hohen unternehmerischen Risiken verbunden. Andere Antriebsarten, wie z.B. Erdgas und LNG, Wasserstoff oder E-Fuels, können in der Gesamtbetrachtung ökologischer, ökonomischer und klimafreundlicher sein als E-Autos. Weil der Kunde das Produkt am „Ende auch kaufen“ (FAZ, 18.03.2019) soll und muss, ist eine technologieoffene Förderung alternativer Antriebe zur Abdeckung aller Anforderungen des alltäglichen Individualverkehrs erforderlich.

Experten gehen davon aus, dass synthetische Kraft- und Brennstoffe das Potenzial hätten, zum entscheidenden Standbein einer erfolgreichen Energiewende zu werden, da diese gerade durch die Erzeugung in sonnen- und windreichen Ländern einen schnellen und effizienten Hebel zur CO₂-Minderung darstellen können. „Jetzt ist es an Zeit, dass sich die Politik für diese Zukunftstechnologie einbringt - und die Chancen von E-Fuels erkennt“ (Dr. Carsten Rolle, Geschäftsführer des Weltenergierats).

Der Landtag stellt fest:

- sämtliche alternativen Antriebsformen müssen gleichrangig betrachtet werden,
- Politik ist gefordert, die Vor- und Nachteile aller alternativen und klimafreundlichen Antriebsarten umfassend und gleichwertig zu betrachten und die öffentliche Diskussion ausgewogen zu führen,
- eine einseitige politische Unterstützung unausgereifter Antriebsarten muss unterlassen werden, um so zu einer ausgewogenen gesellschaftlichen Meinungsbildung beizutragen.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. neue Forschungs- und Entwicklungsprojekte aus dem Bereich alternativer Antriebsformen technologieoffen zu fördern, sofern sie den Aspekten Nachhaltigkeit, Klimafreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit gerecht werden,
2. für diese Forschungs- und Entwicklungsprojekte 20 Millionen Euro aus dem Wirtschaftsförderfonds (Bereich Umwelt) des Landes bereitzustellen,
3. gegenüber der Bundesregierung für die Technologieoffenheit zu werben und auf eine technologieoffene Ausgestaltung künftiger Regulierungen hinzuwirken,
4. sich gegenüber der Bundesregierung für eine steuerliche Gleichbehandlung aller Fahrzeuge mit CO₂-reduziertem Antrieb, z. B. bei der Dienstwagenbesteuerung, einzusetzen,
5. die Entwicklung innovativer Mobilitätslösungen sowohl für den ländlichen Raum, für Pendler als auch für den Einzugsbereich von Agglomerationen technologieoffen voranzubringen, damit die jeweils wirtschaftlichste und klimafreundlichste Lösung gefunden wird,
6. die Entwicklung der Brennstoffzellentechnik für den Güterverkehr (Straße, Schiene, Binnenwasserstraße) zu unterstützen und zu fördern, weil hier hohe Gewichte und weite Distanzen ganzjährig und zeitgerecht verlässlich zu überbrücken sind,
7. als Vorbild beim Fuhrpark des Landes deutlicher als bisher und technologieoffener voranzugehen,
8. die Mehrgewichtsbefreiung, die derzeit nur für elektrisch betriebene Kleintransporter gilt, auch auf andere klimaschonende Transporter auszuweiten.

Darüber hinaus fordert der Landtag die Mitglieder der Landesregierung im Aufsichtsrat der Volkswagen AG auf, sich in den Gremien der Gesellschaft für eine Änderung der ausschließlich auf die E-Mobilität fokussierten Vorstandsstrategie hin zu einer dauerhaften Technologieoffenheit einzusetzen.

Begründung

Um die Mobilitätsansprüche und -erfordernisse zuverlässig, ganzjährig, klimafreundlich bis klimaneutral, aber auch wirtschaftlich abzubilden, ist eine technologieoffene Herangehensweise erforderlich.

Sämtliche Anforderungen an die künftige Mobilität von Personen und Gütern in Europa sind nicht ausschließlich durch Batteriefahrzeuge und regenerativ erzeugten elektrischen Strom abzudecken. E-Autos können nur eine Teillösung für eine Teilmenge der Bevölkerung darstellen.

Presseberichte wie „Aufstand gegen das E-Auto“ (*Wiwo*, 25.01.2019) oder „Autobranche streitet über Elektroautos“ (*FAZ*, 18.03.2019) beschreiben die derzeitige Spaltung der Automobilindustrie. „Wir gehen derzeit mit Milliardenbudgets für unsere E-Autos in Gespräche mit Zulieferern und bekommen Desinteresse und Zweifel am Elektroantrieb als Antwort“ bestätigt ein VW-Manager“ (*Wiwo*, 25.01.2019). Und weiter: „Die Automobilindustrie befindet sich mitten in einem Religionskrieg. ... Er entzweit Gewerkschaften, Universitäten, politische Parteien. 43 Prozent der deutschen Automanager erwarten ... noch immer, dass das Elektroauto scheitert; nur 37 Prozent geben ihm eine Chance“ (ebenda). Gemäß Berichterstattung findet VW für E-Auto-Aufträge im Wert von 75 Milliarden Euro derzeit keine Zulieferer. Bis Mitte Oktober 2018 warnte selbst Herbert Diess vor einer Überforderung der Automobilindustrie und warf der „Politik einen Feldzug gegen das Auto vor“ (*FAZ*, 17.10.2018). „Wenn wir den CO₂-Ausstoß unserer Autoflotte bis 2030 um 30 Prozent reduzieren müssen, dann geht das nur mit einem Drittel reiner E-Autos auf den Straßen“ sagte er (gemeint ist Herbert Diess, Anmerkung der Antragsteller). Würde die Autoindustrie sogar auf 40 Prozent gedrückt, müsste dann bereits die Hälfte der Autos rein elektrisch fahren. Für Deutschland könnten diese Vorgaben nach Ansicht des VW-Chefs die Umweltbilanz eher noch verschlechtern als verbessern. Deutschland liegt bei der Energieerzeugung wegen des hohen Anteils an Kohlestrom beim CO₂-Ausstoß eher im hinteren europäischen Mittelfeld. Er sehe nicht, wie Deutschland seine Primärenergie bis 2030 CO₂-frei bekommen solle. Doch „wenn das nicht gelingt, fahren wir eben statt mit Benzin oder Diesel im Prinzip mit Kohle, auch wenn wir elektrisch unterwegs sind – schlimmstenfalls sogar mit Braunkohle“ sagte Diess“ (ebenda).

Christian Grascha
Parlamentarischer Geschäftsführer