



Bernd Lange MdEP

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

heute, im 125. Jahr der Geschichte des Automobils, stellt sich die Frage nach Mobilitätsangeboten der Zukunft. Mobilität und Beschäftigung in Europa gehen Hand in Hand. Wir brauchen Antworten auf sechs zentrale Herausforderungen:

- Die Treibhausgasemissionen müssen weltweit drastisch verringert werden, um den Temperaturanstieg auf maximal 2° C mehr im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu begrenzen. In der EU sollen die Emissionen bis 2050 um 80 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Das derzeitige Ziel ist es bis 2020 eine Reduzierung um 20 Prozent gegenüber 1990 zu erreichen. Die Verkehrsemissionen steigen aber gleichzeitig. Im Pkw sind es Steigerungen von 28 Prozent und beim Güterverkehr 62 Prozent, so könnte der Anteil verkehrsbedingter Emissionen von jetzt ca. 25 Prozent (davon 71 Prozent Straßenverkehr) auf 50 Prozent in 2050 steigen.
- Das Öl wird in den kommenden Jahrzehnten deutlich knapper werden und kommt zunehmend aus instabilen Regionen. Heute werden bereits 84 Prozent des Öls in die EU importiert. Der Ölpreis wird sich Prognosen zufolge deutlich erhöhen.
- Der Personenverkehr wird laut Schätzungen bis 2030 um rund 34 Prozent und bis 2050 um 51 Prozent im Vergleich zu 2005 zunehmen; der Güterverkehr sogar um 40 Prozent bis 2030 und über 80 Prozent bis 2050.
- Die Urbanisierung nimmt zu. 2050 werden über 80 Prozent der EU-Bevölkerung in urbanen Räumen leben.
- Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Mobilitätshersteller und die Arbeitsplätze in diesem Bereich stehen auf dem globalisierten Weltmarkt unter Druck.
- Das Mobilitätsverhalten ändert sich. Der Trend zum eigenen Auto nimmt bei Jüngeren ab. Wichtig wird sein, dass Mobilität verfügbar ist und voraussichtlich eher als »App« wahrgenommen wird.

Immer dringender werden Konzepte und Strategien die Beschäftigung, Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit für diesen Industriesektor in den Mittelpunkt des Handelns stellen. Gute und preiswerte Mobilität hat einen zentralen Einfluss auf die ökonomische Basis, auf Teilhabemöglichkeiten und die Qualität des Lebens. Nachhaltige Mobilität ist das Fundament für Beschäftigung und nachhaltiges Wachstum. Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option.

In diesem EUROPA-Info wird der Handlungsbedarf aus europäischer und niedersächsischer Sicht aufgezeigt. Initiativen auf EU-Ebene werden vorgestellt und die Frage nach dem Beitrag des Landes Niedersachsen aufgeworfen. E-Mobilität rückt zunehmend als Alternative in die Betrachtung.

Aus arbeitnehmerorientierter Sicht umreißt Hartmut Meine, Bezirksleiter des IG Metall Niedersachsen/Sachsen-Anhalt, die »Herausforderung Elektromobilität«.

Zeit, dass sich was dreht!

Ihr



Bernd Lange
Mitglied des Europäischen Parlaments

HERAUSFORDERUNG ELEKTROMOBILITÄT

von Hartmut Meine



**Hartmut Meine ist
Bezirksleiter der
IG Metall Niedersachsen
und Sachsen-Anhalt**

Elektromobilität ist vor dem Hintergrund der klimatischen Herausforderungen und dem überschrittenen ‚Oil-Peak‘ in aller Munde. Die großen Automobilhersteller arbeiten mit Hochdruck an der Serienreife von sogenannten ‚Stromern‘. Nüchtern ist aber festzustellen, dass die Experten davon ausgehen, dass eine mögliche Marktdurchdringung noch Jahrzehnte benötigt. Viel zu groß sind die zu lösenden technischen Herausforderungen, wie beispielsweise die Energiespeicherung via Batterietechnologie. Eine Umstellung auf alternative Antriebe ist zudem nur sinnvoll, wenn dies auf Basis der erneuerbaren Energien erfolgt.

Die IG Metall stellt sich frühzeitig auf den zu erwartenden Produktionswandel ein. Denn für die Belegschaften in den Werken der Auto- und Zulieferindustrie bedeutet die Produktion von ‚Stromern‘ enorme Veränderungen. Die Gestaltung der zukünftigen Mobilität und der Arbeitsplätze ist eine vorrangige Aufgabe für die IG Metall und deren Betriebsräte in der Branche. Deshalb ist die IG Metall an der ‚Nationalen Plattform Elektromobilität‘ prominent beteiligt. Elektromobilität wird die Ablauforganisation in den Werken verändern. Alternative Antriebe und neue Werkstoffe werden neue Kompetenzen erfordern und Qualifikationsanforderungen bei den Herstellern, Zulieferern und in den Werkstätten dramatisch verändern. Hinzu kommt, dass die Umstellung auf alternative Antriebe im Kontext der Standortkonkurrenz zwischen West- und Osteuropa und vor allem Asien stattfinden wird. Betriebsräte werden somit weiterhin mit Outsourcing-Entscheidungen konfrontiert sein. Zugleich muss auf Unternehmensebene auf Investitionsentscheidungen Einfluss genommen werden, um Beschäftigung in Deutschland für die Zukunft zu sichern. Bei Volkswagen ist dies im Rahmen von Standortsymposien und vor allem mit dem tariflich abgesicherten und mitbestimmten Innovationsfonds teilweise gelungen. Mit jährlich 2 mal 20 Millionen Euro werden Innovationen gefördert. Einer der beiden Fonds fördert Innovationen nahe der automobilen Wertschöpfungskette und ein weiterer Innovationen im Rahmen neuer Geschäftsfelder. Der Betriebsrat entscheidet über die Verteilung beider Fondsmittel mit. Auch in manchen Zulieferbetrieben ist es gelungen, Investitionen in zukunftssträchtige Fertigungen zu vereinbaren. Dennoch reicht dies nicht aus. Die IG Metall wird darauf hinwirken, dass die zu erwartenden Umbrüche auf der Grundlage einer erweiterten Mitbestimmung organisiert und gestaltet werden können. Dabei kommt einem Vetorecht bei Standortverlagerungen und -schließungen, wie bei Volkswagen bereits seit Jahren implementiert, entscheidende Bedeutung zu.

INHALT

- Erneuerung des Kernsektors europäischer Industrie
- Verkehrspolitik der EU
- Green Cars Initiative
- Europäische Industriepolitik 2.0
- CARS 21
- Begleitung des Strukturwandels
- Erneuerbare Energie im Verkehr
- Aktiver Strukturwandel in Niedersachsen
- Zum Schluss

ERNEUERUNG DES KERNSEKTORS EUROPÄISCHER INDUSTRIE

Auf europäischer Ebene ist es erforderlich, die Zukunftsfähigkeit des Kernsektors der europäischen Industrie zu erhalten und Arbeitsplätze zu sichern. Die Automobilindustrie ist einer der wichtigsten Eckpfeiler der europäischen Wirtschaft. Hier sind allein 2,3 Millionen Kolleginnen und Kollegen beschäftigt. Indirekt sind zudem im Bereich der Automobilindustrie weitere 10 Millionen Menschen tätig, also insgesamt ca. 5,6 Prozent der gesamten Beschäftigten in der EU. Es gibt 190 Produktionsstätten in 19 Mitgliedsländern und die Automobilindustrie beteiligt sich mit ca. 30 Milliarden Euro am europäischen Export.

Und die Automobilindustrie ist innovativ: Ein Großteil der privaten Forschungsausgaben in der EU finden in der Automobilindustrie statt: 26 Milliarden Euro sind in den vergangenen Jahren jährlich in diesen Bereich investiert worden. Das entspricht ca. 5 Prozent des Umsatzes.

Wir müssen den Strukturwandel in der Mobilitätswirtschaft auf allen Ebenen aktiver begleiten. Ein bloßes »Weiter so« darf es nicht geben.

VERKEHRSPOLITIK DER EUROPÄISCHEN UNION



Neuer Schwung für den öffentlichen Nahverkehr

Foto: Anette Gilke

Am 28. März 2011 hatte die EU-Kommission mit einem neuen Weißbuch »Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum« (KOM 0144/2011) die Diskussion über die zukünftige Verkehrspolitik wachgerüttelt. Viele Ansätze sind zu diskutieren und zu überprüfen, so z.B. die formulierten Ziele für den Straßenverkehr:

- Halbierung der Nutzung »mit konventionellem Kraftstoff betriebener Pkw« im Stadtverkehr bis 2030 und den vollständigen Verzicht bis 2050.
- Erreichung einer im wesentlichen CO₂-freien Güterbeförderung in größeren städtischen Zentren bis 2030.
- Der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen (300 km und mehr) soll auf die Schiene.
- 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km sollen bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Bahn oder Schiff verlagert werden, mehr als 50 Prozent bis 2050.
- Durch diese Maßnahmen soll eine Senkung der verkehrsbedingten Emissionen um 60 Prozent erreicht werden.

Wenn 2050 in Städten wirklich keine mit konventionellem Kraftstoff betriebenen Pkw mehr fahren sollen, dann brauchen wir Autos mit Elektro-, Wasserstoff- und Hybridantrieb. Dazu kommen mehr und bessere öffentliche Verkehrsmittel und der Ausbau von Fußgänger- und Radfahrverkehr. Zentral ist, dass durch verkehrspolitische Maßnahmen sichergestellt bleibt, dass Europa auch in Zukunft der Produktions- und Entwicklungsstandort für die Mobilitätswirtschaft ist. Dies bedarf intensiver Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen. Die Beschäftigten in der Mobilitätswirtschaft und ihre Gewerkschaften müssen beteiligt werden. Stadtmobilitätsaudits und Stadtmobilitätspläne müssen finanziell unterstützt werden. Die EU muss einen Rahmen für Stadtmaut und Leitlinien für die Auferlegung von Infrastrukturkosten vorgeben. Allerdings muss gesichert sein, dass die Teilhabe an Mobilität für alle Menschen bezahlbar bleibt.

Forschung und Entwicklung mit dem Fokus auf alle Optimierungsmöglichkeiten – auch über E-Mobilitätskonzepte hinaus – müssen vorangebracht werden: Fahrzeuge mit klassischen Verbrennungsmotoren; Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen, z.B. mit Biokraftstoffen oder Gas; Hybridfahrzeuge und Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb werden weiter benötigt. Speziell für die Elektromobilität ergeben sich noch viele offene Herausforderungen, denn es wird noch einige Jahrzehnte dauern, bis die komplette Fahrzeugflotte umgerüstet werden kann. Realismus tut Not!

Im Oktober 2011 wird ein »Strategischer Verkehrstechnologieplan« (STTP) der EU-Kommission erwartet, in dem die Maßnahmen weiter konkretisiert werden. Es wurde dazu eine öffentliche Konsultation von März bis Mai 2011 durchgeführt, eine vorbereitende Konferenz fand am 24. Mai 2011 statt.

Gerade bei der E-Mobilität gilt es zügig EU-weite Standards zusetzen, insbesondere für:

- die Einführung sauberer Fahrzeuge, z. B. Regeln für die genormten Ladeschnittstellen und die Interoperabilität der Ladeinfrastruktur;
- die Anforderungen an die Sicherheit für die Fahrzeugtypgenehmigung;
- Anreizsysteme und Erleichterungen bei der Einführung sauberer Fahrzeuge;
- Strom- und Netzmanagement (Einbindung als Speicher für erneuerbare Energien ins Netz, wer steuert, wer rechnet wie ab);
- eine Rahmensetzung für regenerativ erzeugten Strom – nur durch die Versorgung mit erneuerbarer Energie haben E-Fahrzeuge einen CO₂-Vorteil in der »Life-Cycle«-Bewertung;
- Wissens- und Kompetenzerweiterung sowie Qualifizierung der Beschäftigten für die Stärkung der Produktion in der EU;
- zwingende Einbindung in ein funktionierendes intelligentes Verkehrssystem wegen begrenzter Reichweiten – ein Stau kann die Fahrt schnell beenden;
- neue Geschäftsmodelle.

Auch über eine Veränderung der Besteuerung von Fahrzeugen und Kraftstoffen wird nachgedacht. Wenn alle Kraftstoffe in der EU künftig nicht mehr willkürlich, sondern nach klaren ökologischen Gesichtspunkten z.B. auf den CO₂-Ausstoß ausgerichtet, besteuert werden und dies für alle Steuern, auch für die Kfz-Steuer, gilt, verringert sich die Klimabelastung, ohne dass industriepolitisch eine Technologie wie der Dieselmotor in Frage gestellt wird. In Großbritannien ist z.B. der Dieselmotorkraftstoff etwas teurer als andere Kraftstoffe, aber aufgrund des geringeren Verbrauchs von Dieselmotorkraftstoff und einer konsequenten CO₂-bezogenen Kfz-Besteuerung ist der Anteil von Diesel-Pkw größer als in Deutschland.

GREEN CARS INITIATIVE



Die Förderung nachhaltiger Mobilität im Straßenverkehr wird mit einem neuen Ansatz in der Green Cars Initiative 2010–2013 der Europäischen Kommission angepackt. In einem integrierten Ansatz von der Grundlagenforschung bis hin zur Markteinführung gibt es eine abgestimmte Stimulierung der sicheren, effizienten und umweltfreundlichen Mobilität. Das gilt insbesondere für die Elektromobilität und der dazu benötigten Technologien und Infrastrukturen. Neu ist auch die gemeinsame Umsetzung mit allen Generaldirektionen, die thematisch damit zu tun haben – als Public-Private-Partnership (PPP)-Modell. Die Green Cars Initiative hat ein Budget von einer Milliarde Euro, bestehend aus 500 Millionen Euro EU-Fördermitteln und 500 Millionen Euro, die durch Mitgliedstaaten und Industrie ergänzt werden. Das Budget beträgt noch in diesem Jahr 230 Millionen Euro. Die Europäische Investitionsbank (EIB) finanziert darüber hinaus mit vier Milliarden Euro Innovationen in diesem Bereich. Die Green Cars Initiative wird begleitet durch eine Beratungsplattform: die Industrial Advisory Group. In diesem

Zusammenhang ist auch die inhaltliche Leitschnur entstanden. So will die Roadmap »European Green Cars Initiative, Multiannual roadmap and longterm strategy (2010)« bis 2020 in der EU fünf Millionen E-Fahrzeuge auf die Straße bringen.

**Bernd Lange und
Prof. Dr. Wolfgang Steiger,
Leiter VW-Zukunftstechnologien, am Golf Blue-
E-Motion**

Foto: ERTRAC



Die Förderschwerpunkte liegen unter anderem im Bereich umweltverträglicher Verbrennungsmotoren, insbesondere für Lastwagen, dem Gebrauch von Biokraftstoffen und der Elektromobilität. Hierbei insbesondere bei der Forschung für:

- Batterie (System, Kosten, Rohstoffe, Energiedichte, Recycling)
- Motoren und Antriebe (Energierückgewinnung, Range Extender)
- Systemintegration (Elektrisch/Elektronische-Architektur) Netzschnittstellen (intelligente Stromnetze, Ladesysteme, regenerative Energie)
- Kommunikationssystem: (Einbindung intelligenter Verkehrssysteme, Fahrzeug–Fahrzeug- und Fahrzeug–Infrastruktur-Kommunikation, Datenerstellung, Sicherheit)
- Sicherheit (Unfallsicherheit, Hochspannung, Elektromagnetische Verträglichkeit)
- Gesamtsystem Mobilität: (Einbindung E-Fahrzeuge, Straßeninfrastruktur, Intermodalität, Logistik- und Transportsysteme, neue Geschäftsmodelle)

Einmal jährlich ruft die Europäische Kommission auf, Bewerbungen einzureichen.

Die Themen der Ausschreibung 2011 waren unter anderem

- Informations- und Kommunikationstechnologien für vollständige elektrische Fahrzeuge,
- Sicherheitstechnologien für Elektrofahrzeuge,
- Architektur von Elektro-Transportern für den städtischen Güterverkehr,
- fortschrittliches Eco-Design und Herstellungsprozess für Batterien und elektronische Komponenten,
- Forschungsnetzwerk »Electromobility«,
- effizienter Langstreckentransport,
- zukünftige Konzepte für Motoren.

Als ein Ergebnis der Ausschreibung für 2011 hat die Europäische Kommission ein Projekt »Green eMotion« zur Förderung der Elektromobilität genehmigt. In ausgewählten europäischen Modellregionen sollen die 42 Partner ihr Wissen und ihre Erfahrungen einbringen, austauschen und erweitern. Das Projektvolumen ist auf 42 Millionen Euro ausgelegt, von denen die EU bis zu 24 Millionen Euro beisteuert.

In der Initiative sind Industrieunternehmen, Stromversorger, Automobilhersteller, Stadtverwaltungen, Universitäten und Forschungseinrichtungen sowie technische Einrichtungen zusammengeschlossen. Die Ausschreibung für 2012 läuft: Einreichungsfrist für Projektvorschläge ist der 1. Dezember 2011.

EUROPÄISCHE INDUSTRIEPOLITIK 2.0

Die konservativ-liberale Mehrheit in der EU hatte die Industriepolitik in den letzten Jahren sträflich vernachlässigt. Der Fokus der Politik lag einseitig auf den Finanzmärkten, Dienstleistungen und eine Selbstregulierung der Märkte. Jetzt gibt es erste Ansätze eines Umsternens: Die Europäische Kommission bewegt sich und das Europäische Parlament hat eine industriepolitische Strategie im März 2011 beschlossen. Notwendig sind klare Zielvorstellungen für die europäische Industrie bis zum Jahr 2020 mit Orientierungen auch für Energie- und Ressourceneffizienz, so dass sich Stabilität, Wettbewerbsfähigkeit und damit Arbeitsplätze in der europäischen Industrie entwickeln. Von großer Bedeutung in der Industriepolitik ist die europaweite Förderung von Innovationen, was sowohl Produkte aber auch Dienstleistungen, Prozesse und Organisation umfasst und die gesamte Prozess- und Wertschöpfungskette mit in den Blick nimmt. Bezogen auf die Automobilindustrie heißt das nicht nur das saubere Auto herzustellen, sondern auch alle vor- und nachgelagerten Bereiche von der Entwicklung, über die Zulieferer, die Nutzung im intelligenten Verkehrssystem bis hin zum Recycling in eine Strategie einzubinden.

Leistungsfähigkeit im globalen Wettbewerb kann nur durch qualifizierte und kreative Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und deren Teilhabe gesichert werden, deswegen braucht eine nachhaltige Industriepolitik Kompetenzerweiterung und Qualifizierung der Beschäftigten. Damit wir auch zukünftig qualifizierte Arbeitsplätze und eine nachhaltige Produktion mit industrieller Wertschöpfung in der EU erhalten, muss die EU zügig eine Politik für eine nachhaltige, ökoeffiziente, wissensbasierte und global wettbewerbsfähige Erneuerung der industriellen Basis auf den Weg bringen. Dazu gehört auch, dass die europäische Automobilindustrie in Bezug auf die Weiterentwicklung und Herstellung von Elektrofahrzeugen in eine Spitzenposition vorrückt. Innovative Mobilitätslösungen müssen entwickelt und marktfähig gemacht werden. Ein Ansatzpunkt einer Strategie ist dabei die Entwicklung von Autoherstellern zu Mobilitätsdienstleistern mit neuen Technologien, Infrastrukturen und Geschäftsmodellen. Gerade die Verbindung der Mobilitätsangebote mit Informations- und Kommunikationstechnologien als ein Bestandteil von integrierter und individueller Mobilität markieren Zukunftslinien – auch für das Auto der Zukunft.

CARS 21

Der CARS 21-Prozess (CARS 21 = Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century) wurde im vergangenen Jahr wiederbelebt.

Dafür wurde von der Europäischen Kommission die sogenannte »Hochrangige Gruppe für Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Automobilindustrie«, CARS 21, eingesetzt. Die Gruppe soll einen gemeinsamen Aktionsplan und Vorstellungen für eine konkurrenzfähige Automobilindustrie der EU, nachhaltige Mobilität und nachhaltiges Wachstum im Jahr 2020 und darüber hinaus vorlegen.

Die Hauptaufgabe von CARS 21 besteht darin, die Kommission bei der Entwicklung einer wirkungsvollen EU-Industriepolitik für die Automobilbranche und bei der Umsetzung der EU-Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu beraten. Zentral wird sein, dass die Arbeit an klaren strategischen Inhalten ausgerichtet wird und dass die Ergebnisse passgenau umgesetzt werden. In ihrer neuen Form setzt sich die Gruppe aus führenden Vertretern der Automobilindustrie, der Gewerkschaften, von Nichtregierungsorganisationen, von Verbraucherverbänden, der EU-Mitgliedstaaten, der Kommission und anderen EU-Institutionen zusammen. Weitere Interessensvertreter, technische Sachverständige und eine breitere Zielgruppe werden durch Arbeitsgruppen und öffentliche Konsultationen einbezogen. Der Abschlussbericht ist für Frühjahr 2012 geplant.

BEGLEITUNG DES STRUKTURWANDELS

Die Europäische Partnerschaft für die Antizipation des Strukturwandels wurde im Oktober 2007 gegründet. Ziel war es, gemeinsam mit Automobilherstellern und Automobilzulieferern sowie den Gewerkschaften eine bessere Antizipation der bevorstehenden Veränderungen zu erarbeiten und damit einen Beitrag zur Nachhaltigkeit der europäischen Automobilindustrie zu leisten. Die gemeinsame Arbeit von CLEPA (Europäischer Verband der Zulieferer) und EMF (Europäischer Metallarbeiterverband) durchgeführt mit ACEA (Automobilhersteller) und CEEMET (Europäische Metallarbeitgeber) als Beobachter bestand zunächst darin, die Trends für 2020 zu überprüfen, gute

Praktiken bei der Antizipation und Bewältigung des Wandels in Unternehmen und Regionen zu identifizieren, gute Praktiken bei der Erhöhung des Qualifikationsniveaus und der Beschäftigungsfähigkeit in Unternehmen, Regionen und Sektoren aufzuarbeiten und eine Analyse der Automobil-Regionen zu leisten. In einer zweiten Phase geht es nun um die Etablierung eines neuen Dialogs zwischen Industrie, Gewerkschaften sowie regionalen, nationalen und europäischen Behörden basierend auf den erarbeiteten Erkenntnissen.

Dabei stehen insbesondere die folgenden Themen im Fokus:

- Mobilität, Lebensqualität und gesellschaftliche Anforderungen
- Zukunft der Elektromobilität
- Auswirkungen der gesetzlichen Änderungen
- Integration der gesamten Wertschöpfungskette

Solche Initiativen sollten auf allen Ebenen den Strukturwandel begleiten und gestaltbar machen.

ERNEUERBARE ENERGIE IM VERKEHR

Der Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen im Verkehrssektor soll im Jahr 2020 mindestens 10 Prozent des Endenergieverbrauchs in diesem Sektor entsprechen. Dazu zählt auch Energie in Form von Biokraftstoffen, wenn sie zu einer Minderung der Treibhausgasemissionen um mindestens 35 Prozent im Vergleich zu herkömmlichen Treibstoffen beiträgt. Ab dem 1. Januar 2017 muss ihr Anteil an der Minderung der Treibhausgasemissionen mindestens 50 Prozent betragen. Biokraftstoffe dürfen nicht aus Rohstoffen hergestellt werden, die auf Flächen mit wertvollen Ökosystemen entstehen. Dies gilt sowohl für die Produktion in der EU, als auch beim Import. Sie müssen zudem Nachhaltigkeitskriterien erfüllen.

Das verbindliche Ziel umfasst neben nachhaltigen Biokraftstoffen auch alle anderen Arten von erneuerbaren Energien, die im Transportsektor verwendet werden können, so beispielsweise auch Elektrizität und Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen. Insofern ist eine mögliche überstürzte, flächendeckende Markteinführung von E10 als alleinige Antwort in Deutschland überhaupt nicht aus den EU-Vorgaben abzuleiten.

Es kommt also darauf an, erneuerbare Energien nachhaltig, ohne Zerstörung der biologischen Vielfalt, ohne Verdrängung von Nahrungsmittelproduktion und ohne indirekte Landnutzung effizient für den Verkehrsbereich bereitzustellen. In Frage kommen dabei etwa synthetischer Kraftstoff der zweiten Generation oder Windkraftstrom.

AKTIVER STRUKTURWANDEL IN NIEDERSACHSEN

Wie kaum in einem anderen Bundesland wird die Wirtschaftsstruktur Niedersachsens stark von der Automobilindustrie, einschließlich der vor- und nachgelagerten Bereiche, dominiert. Einige wichtige Fakten unterstreichen das: Über 300.000 Menschen finden hier Beschäftigung. Der Anteil der in der Automobilwirtschaft Beschäftigten liegt doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt. Mehr als 30 Prozent aller Industriepplätze hängen direkt von der Kraftfahrzeugherstellung ab. Mehr als 700 Unternehmen sind direkte Zulieferer.

Daher ist es eine zentrale Aufgabe der Landespolitik den Strukturwandel in der Autoindustrie aktiv zu begleiten und zu gestalten. Hier handelt die schwarz-gelbe Landesregierung nur ansatzweise – oder gar nicht. Europa- oder bundesweit strahlende Leuchtturmprojekte sind kaum zu sehen, nur zögerlich wurde die Landesinitiative »Brennstoffzelle und Elektromobilität« gegründet und nur mit begrenzten und nicht ausreichenden Ressourcen ausgestattet, so dass nur einige wenige Projekte unterstützt werden können.

In der »Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg« tut sich erfreulicherweise mehr. Es wurde ein »Automotive Cluster« gegründet, das das Land immerhin mit 375.000 Euro über drei Jahre fördert. Damit sollen Unternehmen auf die veränderten Bedürfnisse der Verkehrswirtschaft vorbereitet und im Wettbewerb gestärkt werden. Leider ist die Kernregion der Mobilitätswirtschaft in Niedersachsen bisher bei den acht Modellregionen Elektromobilität in Deutschland nicht vertreten, die mit 130 Millionen Euro von 2009–2011 durch die Bundesregierung gefördert werden. Mit Abschluss der ersten Förderperiode im Dezember 2011 müssen alle Anstrengungen auf eine Teilnahme aus Niedersachsen im Folgeprojekt ausgerichtet werden.

**Eintreten für Gute Arbeit
im Strukturwandel**

Foto: Walter Schmidt



Viele Impulse gehen von der Niedersächsischen Technischen Hochschule (NTH) aus. Das Niedersächsische Forschungszentrum Fahrzeugtechnik (NFF) in Braunschweig und Wolfsburg konzentriert sich auf zukunftsträchtige Themen der fahrzeugtechnischen Forschung in Forschungsfeldern wie das intelligente und emissionsarme Fahrzeug oder Rahmenbedingungen und Mobilitätskonzepte. In den Wachstumsinitiativen Hannover Impuls und Region Braunschweig GmbH gibt es automotiv Schwerpunkte. In der Region Braunschweig GmbH ist die Landesinitiative Telematik zu Hause.

Dringend notwendig ist aber darüber hinaus auch eine aktive Landespolitik für den Schlüsselsektor der niedersächsischen Industrie. Diese muss Forschung und Entwicklung stärken, den Wandel von Automobilherstellern zu Mobilitätsdienstleistern sowie die Kompetenzerweiterung und die Qualifizierung der Beschäftigten aktiv fördern. Dazu sollte eine Mobilitätsagentur gegründet werden, die diese Aktivitäten koordiniert und eine einheitliche Plattform bildet.

**Zurück in die Zukunft:
Hawa E-Mobile von 1922
aus Hannover**

Der 40 Volt HAWA-Wagen

Als Lieferwagen:
Der vierachsige Lieferwagen für von 12 Personen.

Als Personenvagen:
Der neue Sechser für 2 Personen.

Hauptdaten des HAWA-Wagens:
Die Aufbau der Karosserie beruht auf einer Zusammenbauung von Fahrzeugteilen aus dem Patentbesitz. Er zeigt bei möglichst geringem Gewicht größte Festigkeit. Die zur Aufstellung der Karosserie erforderliche Leinwandverklebung erfolgt ohne die Hilfe. Die Einbauten von 100 Volt können zum Rahmen hinuntergehoben werden, wodurch ein großer Innenraum für den Wagen und ein Lagerplatz für Werkzeuge und Werkstoffteile entsteht.

Export-Notizen:
Gewicht des vollständig ausgestatteten Lieferwagens (inkl. 1200 kg) 1000 kg
inkl. 4 oder 6 Personen (Personenwagen) 1100 kg
inkl. 2 oder 3 Personen (Personenwagen) 1200 kg

HAWA
HANNOVERSCHE WAGGONFABRIK A.-G. / HANNOVER-LINDEN

ZUM SCHLUSS

Europa hat sich auf den Weg gemacht Mobilität und Beschäftigung anzupacken. Angesichts des globalen Wettbewerbs darf keine Zeit verstreichen, damit industrielle Wertschöpfung in Europa erhalten bleibt.

Wir müssen heute aktiv werden und unsere Kräfte auf allen Ebenen bündeln, damit Mobilität morgen bezahlbar, nachhaltig ist und die Arbeitsplätze der Zukunft gesichert sind.

Weiterführende Informationen zu den Themen, die in diesem Europa-Info aufgegriffen werden:
www.bernd-lange.de/politik/mobilitaet/mobilitaet-und-beschaeftigung-in-europa



**Welche Entscheidungen stehen an in Europa?
Was bedeutet das für uns in Niedersachsen? Alle zwei
Wochen Aktuelles im Newsletter »Europa-Info«.**
HIER ANMELDEN:
www.bernd-lange.de/aktuell/europa-info