

Notiz Block



Mehr NoVA für große Fresser

Acht Liter pro 100 Kilometer verbraucht im Schnitt ein Pkw in Österreich. Dringend nötig sind Modelle mit einem geringeren Kraftstoffverbrauch, damit Österreich seine Verpflichtungen zur CO₂-Reduktion einhalten kann. Im Auftrag der Regierung hat die Regulierungsbehörde E-Control einen Maßnahmenkatalog zur Steigerung der Energieeffizienz in den Bereichen Haushalte, Klein- und Mittelbetriebe und Pkw-Verkehr erarbeitet und im *Grünbuch Energieeffizienz* veröffentlicht. Um die Marktdurchdringung mit effizienteren Motortechnologien zu forcieren, schlägt E-Control vor, die Normverbrauchsabgabe (NoVA) als Lenkungsinstrument für Kaufentscheidungen einzusetzen – gezielter als derzeit. Ein Autokäufer erhält jetzt einen Bonus von 300 Euro, wenn der Pkw bis zu 120 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstößt. Bei Pkws zwischen 120 und 180 Gramm pro Kilometer verhält sich die NoVA neutral. Bei einem CO₂-Ausstoß ab 180 Gramm pro Kilometer wird ein Malus fällig. Bei einem BMW 730d etwa, der rund 75.900 Euro kostet und 210 Gramm CO₂ pro Kilometer emittiert, beträgt die NoVA 750 Euro. „Wir müssen deutlich stärkere Anreize und Sanktionen beim Pkw-Kauf setzen“, sagt E-Control-Geschäftsführer Walter Boltz. „Bei einem Auto, das 40.000 Euro kostet, sind einige Hundert Euro NoVA kein Entscheidungskriterium.“ E-Control schlägt vor, dass die NoVA bis zu 15 Prozent des Kaufpreises von Autos mit hohem Spritverbrauch betragen soll. Der Verbrauch neu zugelassener Pkws sollte bis 2020 auf maximal 4,5 Liter auf 100 Kilometer reduziert werden. Neben weiteren Maßnahmen wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgeschlagen. Bei einem Limit von 80 km/h auf Landstraßen und 110 km/h auf Autobahnen lässt sich der Energieverbrauch der Fahrzeuge um zehn bis 15 Prozent reduzieren.

Umweltkosten in Lkw-Maut

Die Gewerkschaft Vida macht sich für eine EU-weit „grünere“ Lkw-Maut stark. Es müsse möglich sein, dass in der Maut alle externen Umwelt- und Sozialkosten „ihren Verursachern angelastet werden“, sagte Wilhelm Haberzettl, Vorsitzender der Sektion Verkehr in der Gewerkschaft Vida anlässlich einer Fachtagung zum Thema „Lkw-Maut für die Umwelt?“. Der Vorschlag der EU-Kommission, über die Erhebung von Gebühren im Straßengüterverkehr Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern herzustellen und die gesamten externen Kosten an die Verursacher zu übertragen, wird von der Gewerkschaft begrüßt. „Dieses Ziel zeigt in die richtige Richtung“, aber die EU-Kommission bleibe dennoch hinter den Erwartungen der Gewerkschaft zurück. Eine Studie der Arbeiterkammer zeige, dass die Preise im Straßengüterverkehr um mehr als 50 Prozent höher sein müssten, wenn der Sektor nicht auf „illegale Praktiken“ zurückgreifen würde.

Autohändler trotzen Finanzkrise

Die österreichischen Autohändler sehen sich von der Finanzkrise noch nicht betroffen. Derzeit sei keine Konsumzurückhaltung zu bemerken, sagte Gustav Oberwallner, der Obmann des Bundesgremiums Fahrzeughandel in der Wirtschaftskammer. Importeur Opel verzeichnet hingegen schon Zurückhaltung bei Käufern. Mit Aktionen wird versucht, dieser Entwicklung gegenzusteuern. Auch andere Hersteller wollen Kunden durch Angebote ködern. Dass die Händler durch solche Aktionen unter Druck geraten, glaubt Oberwallner nicht. Die Autos könnten nicht noch billiger werden. Denzel-Vorstandssprecher Alfred Stadler sieht die Rendite derzeit bei einem Prozent. APA/kl/me

Spezialisten: Automobilzulieferer wittern neue Chancen

Paradigmenwechsel: Vom Diener zum Herrn

Die zuliefernde Industrie profitiert vom Elektroauto und wird zum Motorenlieferanten. So steigert sie ihren Anteil an der Wertschöpfung auf Kosten ihrer Kunden, der einst mächtigen Autokonzerne.

Ralf Dziobowski

Vor vier Monaten blickte die deutsche Automobilzulieferindustrie optimistisch in die Zukunft und feierte sich unter dem Motto „Erfolgreiche Internationalisierung“ auf ihrer „1. Jahrespressekonferenz“ in Frankfurt ebenso kraftstrotzend wie selbstbewusst selbst. Zu Recht, wie es scheint. Seit 1995 ist sie dreimal so stark gewachsen wie die gesamte deutsche Industrie und schuf 77.000 Arbeitsplätze. In Europa ist sie mit ihren 328.000 Mitarbeitern die mit Abstand stärkste. Ihr Umsatz von 75,4 Mrd. Euro (2007), davon 44 Prozent im Ausland erwirtschaftet, liegt höher als jener der Industrien in Frankreich, Italien, Großbritannien und Spanien zusammen.

„Deutsche Zulieferer sind Innovationstreiber und ein unverzichtbarer Faktor für den Erfolg der Automobilhersteller“, lobte Mathias Wissman, der Geschäftsführer des Verbands Deutscher Automobilhersteller, die Leistung der 502 seiner 601 Mitgliedsunternehmen. Wie aber konnten viele den Anschluss bei der Entwicklung neuer Antriebstechnologien, dem Übergang vom Verbrennungs- zum Elektromotor, verpassen? Vorsprung durch Technik hat Toyota als einziger Hersteller mit Batteriekompetenz. Experten sehen Toyota in der Hybridtechnologie fünf Jahre vorausfahren.

Spätestens seit dem Pariser Autosalon hat die deutsche Automobilbranche eine rasante Verfolgungsjagd aufgenommen. Bosch, weltweit größter Autozulieferer, hat die Zahl der Mitarbeiter für die Hybridtechnologie vervierfacht und will Weltmarktführer werden. Im Gegensatz zu japanischen Zulieferern will Bosch komplette Systeme anbieten.

Batterie im Mittelpunkt

Lange fehlte es der deutschen Automobilbranche an Innovationsstrategien, die sich an den großen Trends der Industrie orientieren. Das Elektroauto, früher als Spielwiese für realitätsfremde Forscher belächelt, hat mittlerweile das Potenzial, das gesamte Geschäftsmodell der Autoindustrie zu verändern. Denn nunmehr entwickeln nicht die Autobauer, sondern die Zulieferer die Zukunft des Autos. Der Kern des Elektroautos ist



Die deutschen Automobilzulieferer freuen sich über hohe Umsatzzuwächse. Doch Vorsicht ist angesagt. Foto: DPA/Weißbrod

nicht mehr der Motor, sondern die Batterie. Aber wie sieht diese Zukunft aus?

Mit dem Elektroauto wird nicht nur die Antriebstechnologie als Kernelement des Fahrzeugs neu erfunden, die mit den Herstellern von Batterien neue Akteure, die bisher mit dem Autobau überhaupt nicht verbunden waren, auftreten lässt. Es werden auch eine ganz neue Form der Karosserie und ein revolutionäres Design entwickelt, um Gewicht und Energie zu sparen. Zulieferer, die sich mit Konstruktionen aus Aluminium und ultraleichten Stählen beschäftigen, besetzen also ein strategisches Zukunftsfeld.

Nicht jeder Autohersteller wird es sich leisten können, den elektrischen Antriebsstrang selbst zu entwickeln. Nur Global Player und Kooperationen ist dies vorbehalten. Bosch, dessen Unternehmen mit dem koreanischen Batterieexperten Samsung verbündet ist, und Continental, mit 16 Prozent bei dem japanischen Lithium-Ionen-Spezialisten Enax eingestiegen, haben erkannt, wie stark das Elektroauto die Branche verändern wird und dass die Automo-

bilhersteller selbst die Verlierer sein könnten.

Continental nahm kürzlich als weltweit erster Hersteller die Serienproduktion von Lithium-Ionen-Batterien für den Einsatz in Autos mit Hybridantrieb auf. Vor diesem strategischen Hintergrund folgt die Übernahme von Continental durch die wesentlich kleinere Schaeffler-Gruppe einer großen industriellen Logik.

Schaeffler bietet ein Paradebeispiel für den Domino-Effekt, den die Bankenkrise ausgelöst hat. War die Finanzierung von Innovationen bisher für kleine Betriebe schwierig, sehen sich nun auch große Unternehmen vor dem Hintergrund der Bankenkrise diesen Problemen ausgesetzt, und es laufen, wie das Beispiel Schaeffler zeigt, sogar Übernahmen Gefahr, nicht zuzustande zu kommen.

Kein anderes Land der Welt habe eine so innovative und leistungsstarke Zulieferindustrie wie Deutschland, sagte Wissman auf der bereits erwähnten Veranstaltung. Doch auch wenn er Recht behält: In wenigen Jahren wird sie um 100.000 Arbeitsplätze schrumpfen.