



FOCUS-MONEY vom 23.02.2022, Nr. 9, Seite 38

INTERVIEW

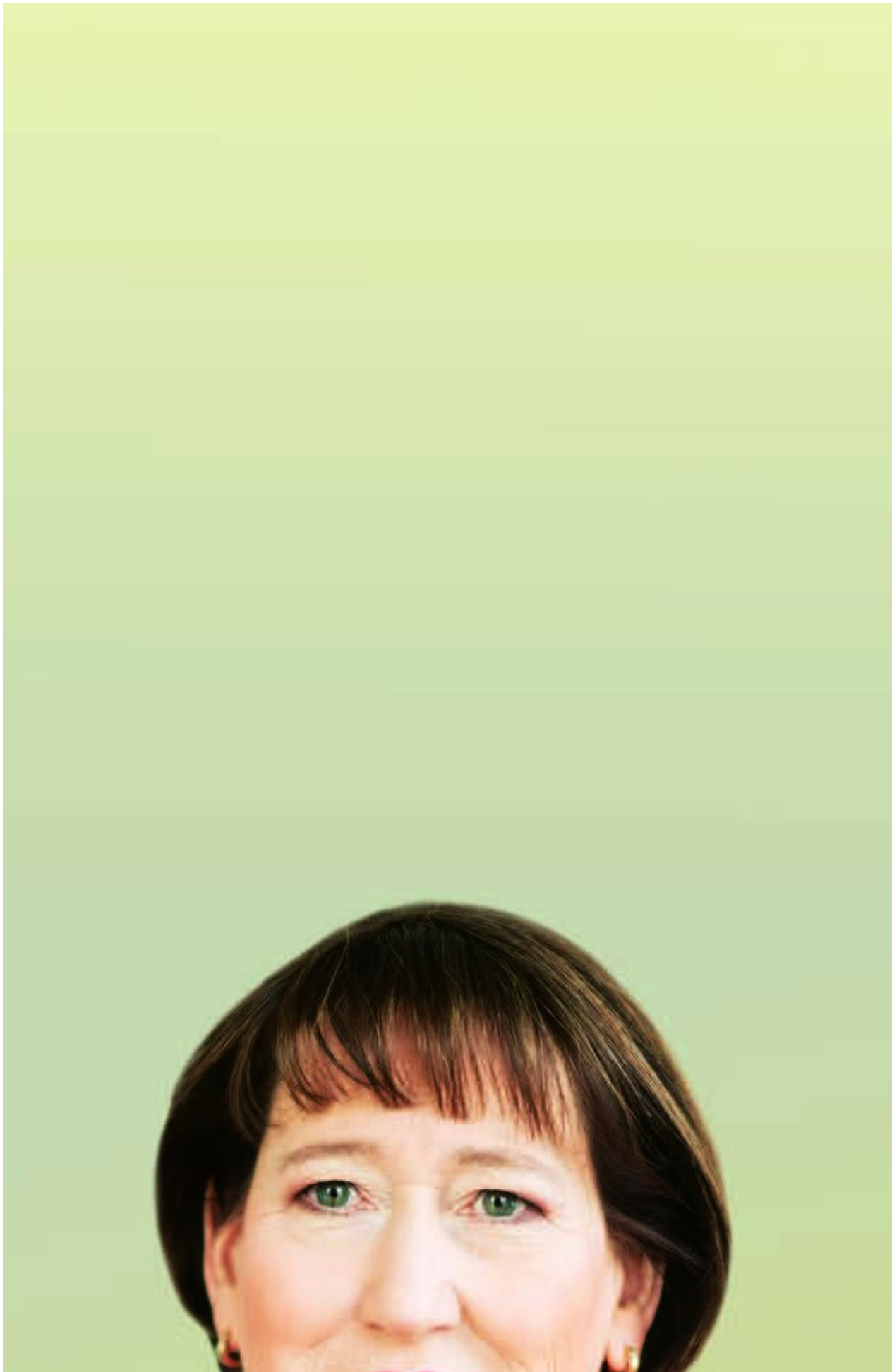
Mobilität muss für jeden bezahlbar bleiben"

VDA-Präsidentin Hildegard Müller über den Umstieg auf Elektroautos, die Tücken des Klimaschutzes, fehlende Chips und die Pflichten der Politik

NEWMOBILITY

Vita

Hildegard Müller Diplom-Betriebswirtin, **Studium** an der **Heinrich-Heine- Universität** zu Düsseldorf Ehemals **Mitglied des Bundestags** sowie **Staatsministerin** unter **Bundeskanzlerin Angela Merkel** Danach **Vorsitzende der Hauptgeschäftsführung** des Bundesverbands der **Energie-** und Wasserwirtschaft Seit Februar 2020 **Präsidentin** des **Verbands der Automobilindustrie (VDA)**





Die Automobilität ist in einer gigantischen Transformationsphase. Deutschland ist besonders betroffen - und gespalten. Mercedes und Volkswagen sagen sich vom Verbrenner los, während BMW kein Enddatum nennt und sich technologieoffen zeigt. Wie managt Ihr Verband die verschiedenen Ausrichtungen? *Hildegard Müller:* Deutschland war und ist das Autoland! Wir investieren, damit das so bleibt, in Lösungen für Klimaneutralität und Mobilität der Zukunft! "Made in Germany" war und ist höchstes Gütesiegel für ein Auto - und wird es auch in Zukunft sein! Die Autoindustrie steht aus fester Überzeugung hinter den Pariser Klimazielen und will schnellstmöglich eine klimaneutrale Mobilität realisieren, die für alle zugänglich und bezahlbar ist. In Sachen Pkw ist der klare Fokus der Hersteller auf dem Hochlauf der Elektromobilität. Was zählt, ist die Dynamik der Transformation insgesamt. Die Unternehmen bauen die Werke um und investieren Rekordsummen: Allein bis 2026 fließen 220 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung, vor allem in neue Antriebe und Digitalisierung. Nur so können wir die Klimaziele im Straßenverkehr erreichen. Das gilt insbesondere beim Thema Wasserstoff und auch bei E-Fuels, also synthetischen Kraftstoffen, mit denen wir die Autos im Bestand klimaneutral betreiben können. Unterschiedliche Strategien und Ansätze unserer Mitglieder sind Ausdruck unserer Stärke.

"Die Automobilindustrie ist die größte Branche des Verarbeitenden Gewerbes und gemessen am Umsatz der mit Abstand bedeutendste Industriezweig in Deutschland." *Quelle: Website des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz*



Kurz vorgestellt:

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) mit Sitz in Berlin zählt mehr als 650 Hersteller und Zulieferer zu seinen Mitgliedern und ist die Interessenvertretung gegenüber staatlichen und politischen Institutionen.

Der VDA nimmt die Aufgabe wahr, sich für Rahmenbedingungen und Leitplanken einzusetzen, damit Unternehmen aus der Mobilitätsindustrie "ihre Visionen realisieren und ihre Angebote erfolgreich auf den Markt bringen können".

Zum Vorstand des Verbands zählt 19 Mitglieder aus der deutschen Autoindustrie, u. a. Ola Källenius (CEO Mercedes-Benz Group), Oliver Zipse (CEO BMW) und Herbert Diess (CEO Volkswagen).

Trotzdem entwickeln sich die Regionen unterschiedlich. Japan setzt auf Wasserstoffautos, die EU auf rein elektrische Fahrzeuge, in Südamerika dürften sich die Bio-Kraftstoffe durchsetzen. Bleiben für bestimmte Marken bestimmte Absatzmärkte damit geschlossen? *Müller:* Wichtig ist es, für unterschiedliche Regionen und Anwendungen unterschiedliche Lösungen zu entwickeln. Das Klimaproblem kann nur global gelöst werden, deswegen müssen wir beim Klimaschutz auch immer entsprechend global denken und agieren. Das heißt: Europa und Deutschland dürfen keine Technologie ausschließen, die weltweit gebraucht wird, um die Klimaziele im Straßenverkehr zu erreichen. Wir brauchen Technologieoffenheit. Allein mit Blick auf den Bestand können die gesteckten Klimaziele ohne E-Fuels nicht erreicht werden. Wir sollten in diesem Bereich jetzt zu Pionieren werden, statt zu zögern. Dafür muss Berlin jetzt in Brüssel die Weichen stellen. Gleiches gilt für das Thema Wasserstoff, der sich vor allem für Antriebe von schweren Lkws im Fernverkehr anbietet. **Ist die deutsche und europäische Politik nicht zu sehr von ihrem selbst erzeugten E-Auto-Hype gefesselt? E-Fuels und Wasserstoff werden ja doch etwas stiefmütterlich behandelt.** *Müller:* Grundsätzlich gilt: Alle Technologien werden gebraucht! Neben der Elektromobilität sind alternative, klimaneutrale Kraftstoffe, wie E-Fuels oder Wasserstoff, mitentscheidende Faktoren und notwendiger Teil der Lösung. Die Aufgabe der Politik ist es nicht, bestimmte Technologien festzulegen oder auszuschließen. Vielmehr gilt es, für die ambitioniertesten Klimaziele der Welt auch die weltweit besten Standortbedingungen zu etablieren. Wir haben das gemeinsame Ziel, dass die Transformation der Autoindustrie zu einer Erfolgsgeschichte mit internationalem Vorbildcharakter wird - die dann auch kopiert wird. Dafür muss die Politik auch die soziale Ausgestaltung noch stärker in den Fokus nehmen: Transformation und Wandel können nur mit den Menschen gelingen. Nur wenn wir die Lebensrealitäten aller Menschen berücksichtigen, können sie langfristig erfolgreich sein. Mobilität darf kein Privileg werden und muss jederzeit für jeden zugänglich sowie bezahlbar sein. **Die Transformation bringt neue Mitspieler auf den Markt. Neben Tesla sorgen auch Rivian, Fisker und Nio für Furore. Was bedeutet der breitere Wettbewerb für den deutschen Autostandort?** *Müller:* Neue Player auf dem Markt müssen den deutschen Herstellern grundsätzlich keine Sorge machen. Wir stehen weltweit für höchste Qualität. Mit den gewaltigen Investitionen in Forschung und Entwicklung demonstriert die Branche ihre Entschlossenheit, die Transformation zu einer Erfolgsgeschichte zu machen, international voranzugehen und die Standards zu setzen. Die deutsche Automobilindustrie wird mit diesen massiven Investitionen und ihren Innovationen auch weiterhin die weltweit sichersten, effizientesten, qualitativ hochwertigsten und klimaneutralen Fahrzeuge für alle Segmente herstellen. Deutschland ist der automobilen Innovationstreiber für die Welt. Jetzt und auch in Zukunft. Wir finden es auch gut, dass Tesla nach Deutschland kommt. Das zeigt, wie attraktiv die deutsche Automobilindustrie ist. Es spornt den Wettbewerb der Hersteller an - und die Zulieferer profitieren, weil ein weiterer Konzern zum Kunden wird. **Umweltbonus, Innovationsprämie, Kfz-Steuerersparnis - was bewirken nach Meinung des VDA die staatlichen Förderanreize bei E-Autos?** *Müller:* Bei einer gesellschaftlich gewünschten Transformation reden wir nicht über marktgetriebene Entwicklungen, daher geht es nicht ohne staatliche Förderung und Unterstützung. Bei solch kurzen Zielzeiträumen, die wir uns vorgenommen haben, sind solche Maßnahmen ein wichtiges Instrument. Und eine Investition, die sich langfristig auszahlt. Eine erfolgreiche Transformation ist im Interesse von uns allen. Die Erfolge stellen sich übrigens bereits ein: Noch nie wurden so viele E-Automobile wie 2021 zugelassen. Dazu tragen natürlich auch die Förderbedingungen, die heute gelten, einen großen Anteil bei. Das Elektroauto ist nun auf dem Weg, ein Massenprodukt zu werden. Mit dem Massenmarkt kommen weitere Technologiesprünge und Skaleneffekte, sodass die Kosten für ein Elektroauto sicher weiter sinken werden - sie werden dann auf Dauer niedriger sein als beim Verbrenner. **Wenn die Anzahl der E-Autos im Straßenverkehr zunimmt, stellt sich unweigerlich die Frage nach**

den Ladepunkten. Welche Aufgaben muss der Staat lösen? Müller: Der Staat hat die Aufgabe, die entsprechende Infrastruktur bereitzustellen, die für die erfolgreiche Transformation zwingend notwendig ist. Das Ausbautempo bei der Ladeinfrastruktur muss sich versiebenfachen, um das Regierungsziel von einer Million Ladepunkten bis 2030 zu erreichen. Damit wir das enorme Potenzial von digitalen Innovationen nutzen können, braucht es darüber hinaus flächendeckend 5G. Und: Bester Klimaschutz braucht bestmögliche Standortbedingungen. Die Belastung mit Steuern, **Energiekosten** und Bürokratie muss schnell abgebaut werden. **Und wie schaut es bei der Energieversorgung aus?** Müller: Nur wenn E-Autos mit 100 Prozent Ökostrom betankt werden, leisten sie ihren Beitrag zu klimaneutraler Mobilität. Auch die Anforderungen an das Stromnetz werden durch den Hochlauf der E-Mobilität weiter steigen. Der Netzausbau ist also die Grundvoraussetzung, um die Mobilität der Zukunft zu ermöglichen, und muss entschlossener vorangetrieben werden. **Erneuerbare Energien** werden nicht nur für E-Autos selbst, sondern zudem für die Produktion von E-Fuels und Wasserstoff benötigt. Der Bedarf ist also stetig wachsend, auch in anderen Bereichen der Wirtschaft. Diese Menge wird nicht allein in Deutschland hergestellt werden können. Deutschland braucht daher engagierte Programme für **Energie-** und Rohstoffpartnerschaften, eine aktive Rohstoffaußenpolitik - eine Außenpolitik, die sich auch als Klimapolitik versteht. Die Märkte werden aktuell aber weitgehend ohne uns verteilt. Deutschland muss hier schneller aktiv werden und strategisch vorgehen.

Mit dem Eintritt der E-Autos in den Massenmarkt kommen weitere Technologiesprünge und Skaleneffekte, was zu sinkenden Kosten führen wird"

Stichwort Rohstoffe. Das beste Beispiel ist China, das seinen Einfluss in rohstoffreichen Ländern in Afrika und Südamerika ausbaut und sich dadurch Ressourcen sichert, die auch die europäische und US-amerikanische Autoindustrie benötigen. Zugleich ist China ein wichtiger Automobil-Absatzmarkt. Ist das Reich der Mitte ein zweischneidiges Schwert? Müller: China betreibt eine offensive Rohstoffstrategie und schließt zahlreiche Handelsabkommen mit anderen Ländern und Regionen ab. Das sollte auch uns - und vor allem die EU daran erinnern, dass wir hier wettbewerbsfähig bleiben müssen. Rohstoffpartnerschaften müssen eine Top-Priorität auf der Agenda der Regierung sein. Die deutsche Automobilindustrie setzt generell auf Handel und Kooperation: Aufgrund der Knappheit von vielen Rohstoffen sind stabile Lieferbeziehungen von zunehmender Bedeutung. Freihandel und grenzüberschreitende Partnerschaften sind also unerlässlich, um die Herausforderungen der Transformation zu meistern. Gerade Afrika kann Standort für Produktion und Fertigung, ein sich entwickelnder Exportmarkt und wichtiger Lieferant für von uns benötigte Ressourcen sein. Der Kontinent gewinnt aktuell immer mehr an Bedeutung im Hinblick auf **Energiepartnerschaften**, beispielsweise zur Herstellung von grünem Wasserstoff aus erneuerbaren **Energiequellen**. Der VDA setzt hier auf eine enge Partnerschaft mit Afrika: Seit 2020 besteht das VDA-AAAM-Partnerschafts-Projekt, mit dem der erste panafrikanische Automobilverband AAAM mithilfe des VDA aufgebaut wird. Beide Seiten profitieren von einer engen Zusammenarbeit. **Aber nicht nur Rohstoffe sind knapp. Die Autoindustrie leidet aktuell gravierend unter fehlenden Chips. Welche Schlüsse sind aus dem Halbleitermangel zu ziehen?** Müller: Die Absicherung der existierenden globalen Lieferketten ist von zentraler Bedeutung. Ein zusätzlicher strategischer Anteil am Weltmarkt kann die Verhandlungsposition bei neuen Knappheiten entsprechend stärken. Der EU Chips Act ist daher eine wichtige und richtige Initiative. Wir brauchen für die Industrie insgesamt den Aufbau von europäischem Know-how und Fabriken, um den steigenden Bedarf an Halbleitern zu decken und unabhängiger von internationalen Lieferschwierigkeiten zu werden. Wir werden in den nächsten zehn bis 15 Jahren einen wachsenden Bedarf an Halbleitern mit Strukturgrößen von mehr als 16 Nanometern haben. Die Kommission sollte den Mitgliedstaaten den Freiraum geben, auch diese Technologien zu fördern. Der Chips Act ist hier leider noch nicht eindeutig genug. Für die Autoindustrie geht es insgesamt darum, den Eigenbedarf für Zukunftsprojekte - wie vernetztes oder autonomes Fahren - sicherzustellen. Nicht nur die Autoindustrie braucht diese Versorgungssicherheit. Nur wenn Europa selbst in diesen Markt einsteigt, können wir eine weltweite Führungsrolle auf den Märkten der Zukunft einnehmen. **Blockchain, Big Data, künstliche Intelligenz, 3-D-Druck - die Digitalisierung ist vielfältig. Welchen Stellenwert nimmt sie in der Fertigung und im Straßenverkehr ein?** Müller: Eine entscheidende, die wir noch nicht nutzen können: Uns fehlt zum Teil noch die Grundvoraussetzung, um international wettbewerbsfähig zu sein. Deutschland hat keine flächendeckende 5G-Versorgung - ohne sie ist vernetzter und intelligenter Verkehr nicht möglich. Das ist wichtig für die Mobilität der Zukunft und für den Klimaschutz. Die deutsche Autoindustrie treibt die Innovationen in diesem Bereich voran. Besonders in Städten gibt es ein enormes Potenzial, Verkehrsströme besser zu organisieren. Die Digitalisierung bringt hier durch Carsharing, Ridepooling oder auch intelligente und vernetzte Verkehrsführung unendlich viele Möglichkeiten. Im Bereich der Fertigung spielen Digitalisierung und Daten eine immer größer werdende Rolle: Sie bilden die Grundlage einer flexiblen Produktion, die kundenspezifische Produkte mit immer kürzer werdenden Produktzyklen und mit veränderten Rahmenbedingungen herstellen kann.

von MARC BÄCHLE



VDA | Verband der
Automobilindustrie

Quelle: FOCUS-MONEY vom 23.02.2022, Nr. 9, Seite 38


Rubrik: moneymarkets

Dokumentnummer: focm-23022022-article_38-1

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/FOCM_e80578b23c2637b259f00f4beedf2262342d042a

Alle Rechte vorbehalten: (c) Focus Magazin Verlag GmbH, Muenchen

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH