

2.

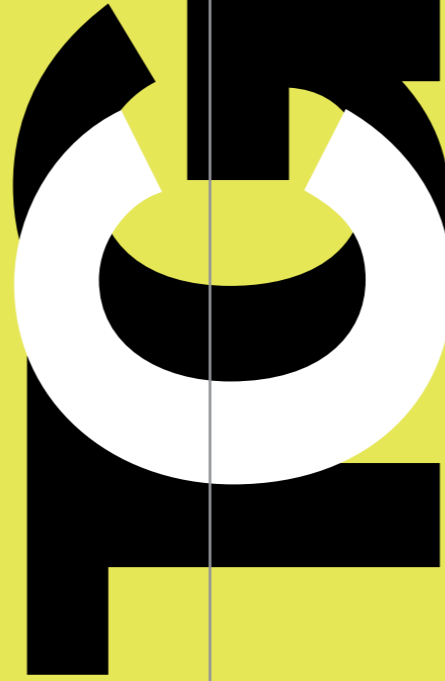


**HILDEGARD MÜLLER**

Präsidentin des Verbandes der  
Automobilindustrie e.V. (VDA)

## KLIMANEUTRALE MOBILITÄT BIS 2050 – DIE AUTOMOBIL- INDUSTRIE LEISTET IHREN BEITRAG

*Die deutsche Automobilindustrie teilt das Ziel, dass Mobilität in der Europäischen Union bis 2050 klimaneutral sein soll. Wir leisten mit emissionsfreien Innovationen unseren Beitrag. Doch für die Umsetzung gilt das alte Sprichwort: Wer ernten will, muss säen. Das heißt: Wenn Europa klimaneutral werden will, dann müssen auch die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Dafür ist es nun höchste Zeit.*



»Wir müssen sagen, wo es langgeht« – dieses Zitat des Vize-Kommissionspräsidenten Frans Timmermans aus einem aktuellen Interview zeigt deutlich, wie die EU und ihre Institutionen, insbesondere die Kommission, ihre Position gegenüber der Industrie wahrnehmen. Man sieht sich selbst als Taktgeber und will ehrgeizige Ziele vorgeben. Doch wie so oft gilt auch hier das alte Sprichwort: Wer ernten will, muss säen. Wenn die EU ambitionierte Zielwerte vorgibt, dann muss sie auch dafür Sorge tragen, dass die Rahmenbedingungen die Erreichung der Ziele ermöglichen. Das ist jedoch leider oft nicht der Fall. Stattdessen sehen wir, wie andere Staaten im Standortwettbewerb vorangehen, zum Beispiel die USA. Zwar ist der Inflation Reduction Act ein protektionistisches Instrument, das so nicht nachgeahmt werden sollte. Gleichzeitig schaffen die USA damit aber auch eine Grundlage, um die Kräfte der Industrie freizusetzen und die Infrastruktur zu ertüchtigen.

Die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw sind sicherlich das bekannteste Beispiel für eine weitreichende EU-Regulierung, die nicht von den passenden Rahmenbedingungen begleitet wird. Es ist das Thema, das unter dem Stichwort »Verbrennerverbot« in den vergangenen Monaten die Schlagzeilen beherrschte. Von der EU-Kommission vorgeschlagen und vom EU-Parlament bestätigt, dürfen ab 2035 nur noch emissionsfreie Pkw und leichte Nutzfahrzeuge neu zugelassen werden.

Die deutsche Automobilindustrie ist entschlossen, die ambitionierten Klimaziele zu erreichen. Unser Beitrag sind Innovationen und neue Technologien. Von 2023 bis 2027 investieren die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie weltweit mehr als 250 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung. Der Fokus der FuE-Investitionen liegt auf der Transformation, insbesondere der Elektromobilität – inklusive Batterie-technik, autonomes Fahren sowie Digitalisierung. Hinzu kommen von 2023 bis 2027 weitere rund 130 Milliarden Euro, die weltweit von der deutschen Automobilindustrie unter anderem in den Aufbau neuer Fabriken sowie in den Umbau von Werken und deren Ausstattung fließen. Die Investitionen unterstreichen, dass das Bekenntnis unserer Industrie zur klimaneutralen Mobilität bis 2050 unverrückbar ist.

Die Entscheidung für ein Verbrennerverbot ignoriert jedoch beispielsweise den immer noch mehr als mangelhaften Auf- und Ausbau der europäischen Ladeinfrastruktur. Laden muss immer und überall zu bezahlbaren Preisen ermöglicht werden. Es muss stets die entsprechend notwendige Menge an klimaneutraler Energie und Rohstoffen zur Verfügung stehen. Für die Automobilindustrie ist die Elektromobilität Technologie Nummer eins. Und die Unternehmen liefern – bei den Fahrzeugen sowie bei der Ladeinfrastruktur. Gleichzeitig brauchen wir eine Politik, die die Lebensrealitäten der Verbraucherinnen und Verbraucher berücksichtigt, die verantwortungsvoll und strategisch ist. Sie ist wichtig für das Klima, für die Menschen und natürlich auch für die Industrie. Doch politische Rahmenbedingungen, die einen ambitionierten Infrastrukturausbau verfolgen, kommen bislang leider noch zu kurz. So werden Grenzwerte zum Beispiel nicht an verbindliche Ausbauziele geknüpft – damit wird zu kurz gegriffen.

Klimaneutralität werden wir zudem nicht nur mit den aktuell von der Politik festgelegten Instrumenten und Technologien erreichen. Wir werden die EU-Klimaziele nur erreichen, wenn wir auf Technologieoffenheit setzen. Essenziell sind in diesem Kontext synthetische Kraftstoffe bzw. E-Fuels, damit auch der Fahrzeugbestand klimaneutral wird: Das sind allein 280 Millionen Verbrenner in Europa, 1,5 Milliarden sind es weltweit. Doch statt E-Fuels zu fördern, schließt Europa diese Technologie bisher aus und lässt dadurch den Bestand bei der Erreichung der Klimaziele im Verkehr außen vor. Das ist realitätsfremd und schadet dem Klimaschutz.

Unsere Kritik an der Regulierung und unser Bekenntnis zur Klimaneutralität sind Ausdruck unserer Entschlossenheit, die ambitionierten Klimaziele durch neue Technologien tatsächlich zu erreichen. Nur wenn der europäische Weg in die Klimaneutralität so erfolgreich ist, dass er weltweit kopiert wird, kommen wir beim globalen Klimaschutz wirklich voran.

Grundsätzlich braucht es auch einen Blick über die europäischen Grenzen hinweg: Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, werden alle klimafreundlichen Technologien benötigt. Die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie agieren global. Weltweit wird der Verbrennungsmotor auch nach 2035 noch gebraucht. Die unterschiedlichen Technologien werden in unterschiedlichen Regionen ihren Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten. Die deutsche Automobilindustrie will und darf diesen Fortschritt und die damit einhergehende Wertschöpfung nicht allein anderen Weltregionen überlassen. Unser Ziel ist eine technologieoffene Transformation, die weltweit Wirkung entfalten kann.

Dass die Transformation unserer Industrie folgenreich ist, zeigen die damit verbundenen Beschäftigungseffekte. Die Transformation betrifft wesentlich die etwa 780.000 Menschen, die in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt sind. Etwa jeder zweite Arbeitsplatz in der Automobilindustrie bundesweit hängt am Verbrennungsmotor. Nimmt man angrenzende Wirtschaftsbereiche hinzu, sind in Summe mehr als 600.000 Menschen in der Herstellung von Produkten tätig, die von Verbrennungsmotoren abhängen. Das heißt nicht, dass diese Arbeitsplätze alle wegfallen, aber sie werden sich wandeln müssen. Klar ist, dass auch viele neue Jobs für die Mobilität der Zukunft entstehen werden – ob diese in Deutschland angesiedelt sein werden, darüber entscheiden wesentlich auch die Standortbedingungen – und bei denen gibt es dringenden Nachholbedarf.

Die Industrie ist Deutschlands Wohlstandsmotor – und dieser Motor braucht Energie. Bisher hat sich die Krisenpolitik im Wesentlichen nur mit den akuten Auswirkungen der Energiekrise beschäftigt, ohne dabei eine langfristige strategische Versorgung mit CO<sub>2</sub>-neutraler Energie sicherzustellen. Doch diese Sicherheit braucht es für die Industrie, die schon jetzt unter den hohen Kosten leidet. Das zeigen Umfragen unter den Unternehmen der deutschen Automobilindustrie immer wieder. Deutschland ist bei den Energiepreisen in Europa und international an der Spitze der Belastung. Wettbewerbsfähige Energiepreise sind für die Industrie genauso entscheidend wie für Verbraucher, wie auch für den Hochlauf der Elektromobilität. Sie sind zwingend notwendig. Zudem brauchen wir dringend mehr Handelsabkommen sowie Rohstoff- und Energiepartnerschaften, um auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen reagieren zu können.

Dringender Handlungsbedarf besteht bei einem weiteren zentralen Standortthema: bei der Infrastruktur. Logistik wird von der vollkommen überlasteten Schiene zurück auf die Straßen geholt, damit keine Bänder stehen müssen. Gleichzeitig sind fast 10 Prozent der Autobahnen eine Baustelle, es gibt 4.000 Brücken bei Fernstraßen, die repariert werden müssten. Mehr kann der Verkehr nicht verkraften, aber weniger wird es nicht werden. Hier zu sparen heißt am Standort zu sparen. Straßenbau mit Klima-Argumenten zu verhindern ist gerade falsch. So verhindern wir die Infrastruktur, die wir brauchen, um als Standort für die Transformation attraktiv zu sein.

Grundsätzlich gilt: Wenn die Ziele angesichts wachsender Herausforderungen immer ambitionierter werden, muss die staatliche Leistungsfähigkeit im gleichen Maße mitwachsen. In Deutschland schrumpft sie aktuell – Stichworte Bürokratie, mangelnde Digitalisierung der Verwaltung und die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren. Schon jetzt wird die Transformation dadurch merklich ausgebremst. Tendenz steigend. Dabei ist Agilität in diesen Zeiten entscheidend. Die Politik fordert dies im Übrigen gerne von der Wirtschaft.

**Wir brauchen insgesamt mehr Fortschritt, mehr Technologieoffenheit, mehr Investitionen und Kooperation sowie mehr Digitalisierung. Nur so werden wir die aktuelle Situation ohne größere Schäden an unserem industriellen Kern überstehen und die Klimaschutzziele tatsächlich erreichen. Und damit auch unser europäisches Projekt der klimaneutralen Mobilität realisieren. Die europäische Politik will zeigen, wo es langgeht. Doch es ist die Industrie, die Produkte schafft und damit Klimaneutralität möglich macht.**