

---

## VDA: Elektrifizierung alles andere als ein Selbstläufer

Von Axel F. Busse

„Die deutsche Automobilindustrie ist entschlossen, zum Klimaschutz beizutragen“. Das bekräftigte VDA-Präsident Bernhard Mattes bei der Vorstellung der Halbjahresbilanz seines Verbandes heute in Berlin. Ihre volle CO<sub>2</sub>-Wirkung könnten alternative Antriebe aber nur dann entfalten, wenn sie auf der Basis regenerativer Energien verwendet würden. „Mobilitätswende und Energiewende sind zwei Seiten einer Medaille“, so Mattes.

Nicht zum ersten Mal fand der Begriff „Transformationsprozess“ Verwendung in einem Statement des Verbandes der Automobilindustrie (VDA). In ihm stecken Hersteller und Zulieferer, was sich nicht nur in den Bemühungen zum Erreichen der Klimaziele niederschlägt, sondern auch in den zahlreichen Entwicklungen zur Digitalisierung, Vernetzung und zum automatisierten Fahren. Die deutschen Premiumhersteller seien da in einer guten Ausgangsposition, denn aus China, dem größten Pkw-Markt der Welt, verzeichne man eine anhaltend gute Nachfrage, so der Verbandspräsident. Während die Neuzulassungen dort vorsichtig in den Sinkflug übergegangen sind, konnten die deutschen Vorzeige-Unternehmen ihren Marktanteil im Reich der Mitte noch steigern – im Mai auf nahezu ein Viertel. Die Produktion von deutschen Autos in China wuchs bis April sogar noch um acht Prozent an.

In der globalen Perspektive wird zum Ende des laufenden Jahres mit einem Volumen von fast 83 Millionen neuen Pkw gerechnet. China allein wird daran einen Anteil von mehr als einem Viertel haben. Zur Veranschaulichung der Entwicklung der weltweiten Nachfrage rief Mattes in Erinnerung, dass der Weltmarkt vor zehn Jahren noch bei knapp über 55 Millionen Einheiten lag. Die USA als zweitgrößter Markt für deutsche Automobil-Produzenten gibt zur Zeit keinen Anlass für Rekordmeldungen. Der VDA rechnet damit, dass dort die Jahresbilanz 2019 mit knapp unter 17 Millionen Neuwagen abgeschlossen wird.

Der Verband hat errechnet, dass es zur Erreichung der Klimaziele notwendig sein wird, bis zum Jahr 2030 zwischen sieben und 10,5 Millionen elektrifizierte Autos auf deutschen Straßen zu haben. Das sei „alles andere als ein Selbstläufer“, so Mattes. Warum nicht, zeigt die Tatsache, dass im kompletten Jahr 2018 in Deutschland gerade einmal 36 062 Neuzulassungen von Elektroautos aktenkundig wurden, was einem Anteil von 1,05 Prozent am Gesamtvolumen entspricht. Die Mitgliedsunternehmen seines Verbandes trügen im Rahmen ihrer Möglichkeiten viel zur Verbesserung der Situation bei. In Forschung und Entwicklung alternativer Antriebe würden in den kommenden drei Jahren 40 Milliarden Euro investiert. In dieser Zeit werde sich das Modellangebot auf mehr als 150 E-Modelle verfünffachen.

Dass eine flächendeckende Ladeinfrastruktur zur Verbesserung der Akzeptanz von Elektroautos unabdingbar ist, weiß Bernhard Mattes. An öffentlichen Ladepunkten stünden heute etwa 17 400 zur Verfügung, eine Million müssten es 2030 wenigstens sein. Dazu am besten noch 100 000 Schnell-Lader. „Nur so schaffen wir hohe Kundenakzeptanz“, so der Verbandspräsident. Für die Finanzierung und Aufstellung dieser Ladesäulen sieht Mattes seine Mitgliedsunternehmen allerdings nicht an vorderster Front. Er appellierte an die „Verantwortung der Kommunen“. Sie könnten die lokal sehr unterschiedlichen Nachfrage- und Betreiberbedingungen viel besser beurteilen, Bund und Länder sollten „unterstützend wirken“.

Für Güter- und Schwerlastverkehr auf Akku-Basis sieht Mattes dagegen weder Bedarf noch Zukunft. „Sieben Tonnen Batterie unter einem 40-Tonnen-Lkw machen einfach

---

keinen Sinn“, ist er überzeugt. Stattdessen sollte für Nutzfahrzeuge die Entwicklung bei klimaneutralen E-Fuels, Erdgas (CNG) und Wasserstoff weiter vorangetrieben werden, denn auch der Güterverkehr habe bis 2030 ein CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel von 30 Prozent zu stemmen. Die EU-weiten Regelungen seien schon deshalb so anspruchsvoll, weil von den 28 Mitgliedsländern „vier oder fünf die Hauptlast der Zielerreichung für die ganze EU tragen müssen“.

Um das Potenzial der Digitalisierung als Innovationstreiber der Autoindustrie nutzen zu können, hat Mattes ebenfalls Erwartungen an Mitspieler außerhalb des Verbandes. Es müssten die infrastrukturellen Rahmenbedingungen „verbindlich geplant und festgelegt werden“. Neben der Vernetzung brauche man ein besseres Verkehrsmanagement und die Voraussetzungen für modernste Verkehrsdienstleistungen. Das beinhalte nicht zuletzt die Verbesserung der Mobilfunkversorgung sowie die Abdeckung der Hauptverkehrswege und urbanen Räume mit 5G-Standard. Als zeitliche Zielvorgabe nannte Mattes dafür das Jahr 2025. Dann sollten Ampel und Fahrzeuge „miteinander sprechen“ können.

„Handelskonflikte richten massiven Schaden an, bei allen Beteiligten“, ist der VDA-Präsident überzeugt, weshalb er sein Halbjahres-Statement zum Anlass nahm, Freihandel und Globalisierung gegen zunehmenden Protektionismus in der Welt zu verteidigen. Er erinnerte daran, dass deutsche Automobilunternehmen allein in den USA rund 120 000 Mitarbeiter in ihren Werken beschäftigten und so auch außerhalb ihres Heimatlandes zu Wertschöpfung und Wohlstand beitragen. „Der weltweite freie Handel muss gestärkt werden“, forderte Mattes im Hinblick auf die Konflikte zwischen China und den USA. Die Automobilindustrie sei nur ein Faktor bei der Bewältigung der Herausforderungen auf verschiedenen Gebieten. Die Mobilität von morgen sei eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. „Das lässt sich nicht an eine Branche delegieren.“ (ampnet/afb)

---

## Bilder zum Artikel



Opel Ampera-e und VW e-Golf an einer Ladesäule an der Autobahn.

Foto: Auto-Medienportal.Net