

---

## Interview Bernhard Mattes: „Es sind in der Tat stürmische Zeiten“

Von Hans-Robert Richarz, cen

Bernhard Mattes, Jahrgang 1956, hat Benzin im Blut. Der in Wolfsburg geborene Diplomkaufmann begann seine berufliche Karriere 1982 bei BMW. 1999 wurde er bei Ford in Köln Vorstand für Vertrieb und Marketing, bevor er drei Jahre später die Leitung des Unternehmens übernahm. Von 2006 bis 2017 war er Vizepräsident der Ford Motor Company. Seit dem 1. März 2018 steht er dem Verband der Automobilindustrie (VDA) in Berlin vor. Am 8. Juni waren die ersten 100 Tage seines neuen Postens vorbei. Anlass genug, mit Bernhard Mattes ein Gespräch zu führen. Die Fragen stellte Hans-Robert Richarz.

Herr Mattes, welcher Teufel hat Sie geritten, als Präsident eines Verbands anzutreten, der zurzeit von vielen Seiten angegriffen wird?

„Die Entscheidung habe ich wohlüberlegt, aber aus tiefsten Herzen getroffen. Ich bin seit Jahrzehnten für die Automobilindustrie tätig. Daher macht mir die Aufgabe beim VDA Freude, trotz der nicht einfachen Lage. Die gesamte Branche arbeitet intensiv daran, Vertrauen wieder zugewinnen. Das geht nicht von heute auf morgen, das braucht seine Zeit. Zudem stehen wir vor enormen Herausforderungen – sowohl technologisch als auch handels- und wirtschaftspolitisch.“

Umso wichtiger ist es, die Interessen der über 600 Mitgliedsunternehmen – darunter mehr als 500 Zulieferer – zu bündeln und gegenüber Politik und Öffentlichkeit überzeugend zu vertreten. Denn nach wie vor gilt: Die deutsche Automobilindustrie ist Schlüsselbranche, sie produziert weltweit 16,7 Millionen Pkw, davon 5,5 Millionen im Inland. Allein an den deutschen Standorten beschäftigen unsere Unternehmen 820.000 Mitarbeiter, das ist das höchste Niveau seit 27 Jahren. Drei von vier Autos, die wir in Deutschland fertigen, gehen in den Export.“

Ihnen wurde kaum Schonzeit für die ersten 100 Tage gewährt. Sie mussten vom Start weg Stellung beziehen und stehen fortlaufend in der Presse unter Kritik. So etwas macht doch keinen Spaß oder?

„Es sind in der Tat stürmische Zeiten. Im Inland steht derzeit vor allem die Frage der Luftqualität im Mittelpunkt. Hier arbeiten wir intensiv an Lösungen. Die deutschen Hersteller leisten ihren Beitrag: Mit Software-Updates, Umstiegsprämien und der Beteiligung am Mobilitätsfonds. Zudem arbeiten wir intensiv mit den Städten zusammen.“

Ich plädiere für eine Versachlichung der Debatte. Fakt ist: Die Luft in Deutschland war noch nie so gut wie heute. Seit 1990 sind die Stickoxidemissionen im Straßenverkehr um 70 Prozent gesunken. Durch die Pkw-Bestandserneuerung und die Digitalisierung im Straßenverkehr kann auch in absehbarer Zeit die Stickoxidfrage in den Städten, die noch zu hohe Jahreswerte aufweisen, gelöst werden.

Strategisch wichtig für diese Industrie sind die Vorgaben der künftigen CO<sub>2</sub>-Regulierung in der EU. Hier darf Europa nicht Maß und Mitte verlieren, sonst gefährdet das den Industriestandort Deutschland. Sorgen bereiten uns natürlich auch die handelspolitischen Streitfragen zwischen den USA und Europa. Wir brauchen nicht höhere Zölle, sondern freien und fairen Handel. Ich setze auf Verhandlungen und die transatlantische

---

Partnerschaft.“

Immer wieder wird der deutschen Autoindustrie vorgeworfen, sie habe die Elektromobilität verschlafen. Tatsächlich stammen die meisten Patente für diese Autos aus Deutschland, und es gibt jetzt schon 30 E-Automodelle aus Deutschland. Warum halten sich die Deutschen dennoch beim Kauf dieser Autos zurück?

„Wir sind bei der Elektromobilität Innovationsführer, jedes dritte Patent im Bereich Elektromobilität stammt aus Deutschland. In den kommenden zwei bis drei Jahren verdreifacht sich das Angebot unserer Hersteller von gut 30 auf über 100 E-Modelle. Die deutsche Automobilindustrie investiert bis dahin rund 40 Milliarden Euro in alternative Antriebe, Schwerpunkt Elektromobilität.“

In Westeuropa trägt knapp jedes zweite E-Auto ein deutsches Markenzeichen. In Deutschland wächst der Markt für Elektroautos viel schneller als der Pkw-Gesamtmarkt: In den ersten fünf Monaten gab es ein Plus von 59 Prozent, die Pkw-Neuzulassungen insgesamt stiegen um drei Prozent. Der Hochlauf kommt, aber notwendig ist auch der rasche Aus- und Aufbau der Ladeinfrastruktur. Je mehr die Reichweiten steigen und die Preise sinken, desto mehr werden sich die Kunden für E-Modelle entscheiden.“

Ist vielleicht die Batterie ein Irrweg und liegt die Zukunft in der Brennstoffzelle?

„Wir verfolgen seit vielen Jahren unsere Fächerstrategie, die alle Antriebsarten umfasst: Optimierung der Verbrennungsmotoren, Elektroantrieb – als Plug-in-Hybrid oder rein batterie-elektrisch –, Gasantrieb und Wasserstoff, Brennstoffzelle. Das Netz von Wasserstofftankstellen soll innerhalb kurzer Zeit verdoppelt werden, auch hier tut sich also etwas. Auch synthetische Kraftstoffe sind vielversprechend. Diese E-Fuels sind CO<sub>2</sub>-neutral und können ihre Wirkung im gesamten Fahrzeugbestand entfalten, nicht nur bei den Neuzulassungen. Das ist ein enormer Hebel, um beim Klimaschutz voranzukommen.“

„Warum wehrt sich der VDA nicht offensiver und mit härteren Bandagen gegen manche unsachliche Angriffe wie zum Beispiel der Deutschen Umwelthilfe, die ein Bundestagsabgeordneter kürzlich als „semikriminellen Abmahnverein“ bezeichnete?“

„Ich bin davon überzeugt, dass Fakten und gute Argumente die Menschen mehr überzeugen als jeder unsachliche Anwurf. Aber sicherlich stellt sich bei manchen Praktiken die Frage der Seriosität. Bezeichnend ist, dass sich auch der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe gegen das Vorgehen der DUH wehrt und sich für dringend erforderliche Anpassungen im Recht der wettbewerbsrechtlichen Abmahnung einsetzt.“

„Wie kann sich die deutsche Automobilindustrie gegen drohende Gefahren wappnen, die zum Beispiel aus möglichen protektionistischen Handelshemmnissen, wie von Trump, oder dem Brexit entstehen könnten? Allein Ford rechnet durch den Brexit mit einem Verlust von rund 600 000 Dollar im Jahr.“

„Dass ausgerechnet die USA als Land der Freiheit bei einem ihrer wichtigsten Partner jetzt auf Abschottungsinstrumente setzen, ist unverständlich und passt nicht in die Zeit der Globalisierung. In einer weltweit vernetzten Wirtschaft nutzen Zollschränken niemandem, auch nicht den USA. So schwierig die Lage derzeit ist: Das transatlantische Verhältnis ist wirtschaftlich und politisch zentral. Wir verstehen, dass die EU eine klare Haltung und Antwort geben muss, gleichzeitig müssen Wege der Kooperation und Einigung auf freien und fairen Handel gesucht werden.“

Zum Brexit: Großbritannien ist ein wichtiger Partner für die deutschen Hersteller und Zulieferer. Deshalb setzen wir uns mit Nachdruck dafür ein, dass die Partnerschaft mit

---

dem Vereinigten Königreich so eng wie möglich bleibt. Das gilt für Handel und Investitionen, aber auch für die regulatorische Zusammenarbeit. Grundsätzlich sind wir gegen Zölle und nichttarifäre Handelshemmnisse. Allerdings gibt es beim Brexit für Deutschland und die EU eine wirtschaftliche und politische Priorität: Den Zusammenhalt der 27 Mitgliedsstaaten.“

Wo liegt für die Automobilindustrie die Schmerzgrenze, was umweltpolitische Reglementierungen durch die EU angeht? Was sagen Sie zu den Forderungen von Frau Dalli aus dem Europäischen Parlament?

„Heute neu zugelassene Pkw deutscher Konzernmarken brauchen ein Viertel weniger Kraftstoff als noch im Jahr 2007. Doch diese Erfolge können wir nicht einfach in die Zukunft fortschreiben. Um nach 2020 ähnlich große Fortschritte bei der CO2-Reduktion zu erreichen, reicht die Optimierung des Verbrennungsmotors nicht mehr aus, vielmehr müssen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur rasch deutlich wachsen. Ob das aber bis 2025 der Fall ist, hängt von vielen Dingen ab, die die Automobilindustrie nur bedingt beeinflussen kann: Batteriekosten, Ladeinfrastruktur, Kraftstoffpreise, öffentliche Beschaffung. Elektromobilität ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Industrie, Politik und Verbraucher.“

Wenn die gesetzlichen Vorgaben der EU zu ambitioniert ausfallen sollten – die Position von Frau Dalli zählt dazu –, würde das EU-weit technologische Brüche auslösen und vor allem den Industriestandort Deutschland schwächen. Eine aktuelle Studie des Fraunhofer Instituts belegt, dass eine Forcierung gegen den Markt signifikante Auswirkungen auf Arbeitsplätze haben kann. Europa braucht eine CO2-Regulierung mit Augenmaß, auch mit Blick auf die industrie- und beschäftigungspolitischen Wirkungen.

Die Autoindustrie befindet sich im Wandel. Die Zukunft gehört Unternehmen, die sich als Mobilitätsdienstleister verstehen. Könnten dadurch Probleme aufgefangen werden, die durch eine drastische Erhöhung der Produktion von Elektrofahrzeugen für Arbeitsplätze und Umsatz entstehen könnten? Ich erinnere hier an das Zitat von Zetsche: Die Elektromobilität ist gut für die Umwelt, aber schlecht für die Bilanz.

„Die Elektromobilität wird Wertschöpfungsketten, Produktionsbedingungen und Beschäftigung verändern. Hersteller und Zulieferer gestalten diesen Wandel aktiv, in den Betrieben laufen gewaltige Umbruchprozesse. Alle überprüfen ihre Geschäftsmodelle für die Zukunft, Berufsbilder werden sich verändern oder teilweise verschwinden.“

Auf diese Transformation sind die Unternehmen vorbereitet, sie investieren seit Jahren intensiv in den Elektroantrieb. Aber klar ist auch: Die Maßnahmen der Unternehmen brauchen die passenden politischen Rahmenbedingungen. Gerade die mit der Elektrifizierung verbundenen Beschäftigungseffekte verlangen eine gemeinsame Anstrengung von Industrie, Gewerkschaft und Politik. Der technologische Wandel zur langfristig emissionsfreien Mobilität muss klug moderiert werden, denn die Automobilindustrie ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland von strategischer Bedeutung.“

Welches Amt bereitet Ihnen zur Zeit mehr schlaflose Nächte: das des VDA-Präsidenten oder das eines Verwaltungsratsmitglieds des 1. FC Köln?

„Ich bin in beiden Ämtern immer hellwach. Das heißt: Aufgaben anpacken und konstruktive Ergebnisse erzielen. Beim 1. FC Köln kann das nur heißen: Wiederaufstieg!“

Herr Mattes, ich danke Ihnen für das Gespräch. (ampnet/hrr)

---

## Bilder zum Artikel



Bernhard Mattes.

Foto: Ford



Bernhard Mattes.

Foto: Ford

---