

---

## VDA: Automobilindustrie steckt mitten im Transformationsprozess

Von Axel F. Busse

Die deutsche Kfz-Wirtschaft ist in Bewegung, „Transformationsprozess“ nennt das der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), Bernhard Mattes. Vielfach fand die Vokabel deshalb Verwendung in der Jahresbilanz des Verbandes, die erwartungsgemäß positiv ausfiel. Weltweit werden die deutschen Pkw-Hersteller dieses Jahr voraussichtlich 16,5 Millionen Pkw herstellen.

Dass weniger als ein Drittel davon – etwa 5,1 Millionen – im Heimatland produziert werden, steht auf einem anderen Blatt. Die VDA-Unternehmen sind global aufgestellt, zum Beispiel werden allein 150 000 von deutschen Unternehmen in den USA hergestellte so genannte „Light Vehicles“ von dort aus nach China exportiert. Ohne auf Details der jüngsten Unterredungen zwischen Vertretern der deutschen Konzerne und der US-Regierung zur Abwendung von Strafzöllen einzugehen, nannte Mattes die Konsultationen konstruktiv und sachorientiert. „Verhandlungen“ im eigentlichen Sinne habe es nicht gegeben.

Der von Mattes angesprochene Transformationsprozess sei nötig, da sich die Industrie weltweiten „Megatrends“ ausgesetzt sehe, die eine Anpassung auf mehreren Feldern erforderlich mache. Auf eine wachsende Bevölkerung, die zu immer größeren Anteilen in Ballungsräumen lebe, eine kaufkräftige Mittelschicht mit hohem Mobilitätsbedarf und eine Digitalisierung in allen relevanten Märkten müsse man die passenden Antworten finden. Die Wachstumsdynamik müsse „kombiniert werden mit Umwelt- und Klimaschutz“ und zwar nach dem Rezept „mehr Mobilität mit weniger Emissionen, mehr Wachstum mit weniger Ressourcenverbrauch“.

Dass der Verbandspräsident für seine Mitgliedsunternehmen, von denen er zuletzt selbst eines lenkte, nur Lob fand, überrascht nicht. Schon eher die Tatsache, dass die „innovativste Automobilindustrie mit den weltweit höchsten Forschungsinvestitionen“ sich von den gegenwärtig diskutierten künftigen CO<sub>2</sub>-Regularien überfordert fühlt. Die in Rede stehende Reduktion des Kohlendioxid-Ausstoßes von Pkw um 35 oder gar 40 Prozent sei „unrealistisch hoch“. „Noch kritischer“ sieht der Verband die Zielgrößen für schwere Nutzfahrzeuge, die „technologisch und wirtschaftlich in der vorgegebenen Zeit nicht umsetzbar“ seien, so Mattes. Ernste Auseinandersetzungen zwischen der EU-Kommission und dem Lobby-Verband sind also zu erwarten.

Unwillig sei die Industrie keineswegs, an der Verbesserung der Umweltbedingungen mitzuwirken und als Belege führte Mattes diese Fakten an: Das Angebot von Elektromobilen werde in den kommenden drei Jahren auf 100 Modelle verdreifacht. Die Konzerne investierten rund 40 Milliarden Euro in alternative Antriebe. Die Unternehmen seien in Sachen Forschung in der „Pole-Position“ und jedes dritte in der Welt registrierte Patent im Bereich Elektromobilität und Hybridantrieb komme inzwischen aus Deutschland.

Mit der Halbierung der Bemessungsgrundlage bei der Besteuerung von Elektro-Firmenwagen habe die Politik ein richtiges Signal in den Rahmenbedingungen gesetzt, doch zum Beispiel bei der Ladeinfrastruktur gebe es noch viel zu tun. „Die sorglose Fahrt mit dem E-Mobil“, so Mattes, „ist ein entscheidender Kaufgrund“. Auch wenn der größte Teil der Ladevorgänge heute im privaten Bereich stattfindet, komme man um eine Verengung des Netzes nicht herum. Es gehe nicht an, dass mehr als zwei Drittel der

---

europäischen Ladepunkte auf nur vier Länder verteilt seien.

Dass die VDA-Unternehmen trotz aller Herausforderungen „gut gerüstet“ sind, belegt eine andere Zahl: Auf dem Premium-Markt konnten die deutschen Hersteller, trotz aktueller Zulassungsrückgänge in Deutschland für Porsche, Audi und Volkswagen, ihre globale Vormachtstellung verteidigen. Nach wie vor werden rund zwei Drittel aller Automobile, die weltweit dem Premium-Segment zugerechnet werden, von deutschen Herstellern in den Verkehr gebracht. Der Verbandspräsident musste zwar einräumen, dass auf dem Sektor des öffentlichen Nahverkehrs – insbesondere im Bereich elektrischer Omnibusse – deutsche Marken bislang nicht an der Spitze des Fortschritts zu finden waren. Jedoch ist das Thema nach Mattes Einschätzung „bei den Herstellern in Stuttgart und München“ erkannt worden und es seien entsprechende Lösungsangebote in Vorbereitung.

Den anhaltend sinkenden Dieselanteil bei den neu zugelassenen Pkw findet der Chef-Lobbyist zwar nachvollziehbar, langfristig aber verhängnisvoll. Erstens stehe mit der Anpassung der Antriebe an die 6d-Temp-Norm inzwischen ein umweltkonformer Dieselmotor zur Verfügung, zweitens dürfe man dessen Vorteile bei der CO<sub>2</sub>-Absonderung gegenüber dem Ottomotor „nicht vergessen“. „Wir wollen“, so Mattes, „dass der Dieselanteil wieder steigt“. Parallel forsche die Industrie weiter an Wasserstoff-, Brennstoffzellen und Erdgas-Antrieben. Es komme auf einen gesunden Mix an.

Für die nächste Automobilausstellung im Herbst 2019 in Frankfurt (IAA), die vom VDA ausgerichtet wird, kündigte Mattes große Fortschritte „bei Digitalisierung, vernetztem und automatisierten Fahren sowie dem autonomen Fahren“ an. „Wir freuen uns auf viele neue Formate und Player, auch von Startups und Tech-Unternehmen. Die IAA transformiert sich ebenso wie die gesamte Branche“. (amp/afb)

---

## Bilder zum Artikel



Bernhard Mattes.

Foto: Ford