
Mattes zur Industriestrategie: Ordnungspolitik statt Einmischung

Die Politik soll sich auf die Rolle des Regelsetzers und -kontrolleurs konzentrieren, forderte Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), in seinem Statement auf dem Kongress zur Nationalen Industriestrategie 2030, der heute in Berlin vom Bundeswirtschaftsministerium veranstaltet wird. Die Nationale Industriestrategie 2030 lege den Schwerpunkt zu sehr auf eine aktivierende, technologie- und projektbezogene Politik, während notwendige ordnungspolitische Vorschläge untergewichtet seien.

„Entsprechend kritisch“ sieht der VDA den Vorschlag einer nationalen Beteiligungsfazilität, mit der sich der Staat in einzelne Unternehmen einkaufen würde. Ebenfalls skeptisch beurteilte Mattes das vorgeschlagene neue volkswirtschaftliche Verhältnismäßigkeitsprinzip, nach dem der Interventionsspielraum des Staates automatisch umso größer ausfallen soll, je größer die volkswirtschaftliche Bedeutung eines Vorgangs ist. „Wo bleibt hier der Mittelstand?“, fragte Mattes in seinem Statement. „Haben wir gerade in Deutschland nicht viele mittelständische ‚hidden champions‘? Entscheidet über den wirtschaftlichen Erfolg nicht eher Schnelligkeit statt schierer Größe?“

Mattes forderte wettbewerbsfähige Produktionsbedingungen: „Ob Strom- und Energiepreise, ob Unternehmensbesteuerung oder Sozialabgaben: In all diesen Bereichen gibt es Optimierungsbedarf. Von allen 28 EU-Ländern hat Deutschland den höchsten Industriestrompreis. Die Ertragssteuerbelastung von Kapitalgesellschaften ist in Deutschland mit 31,7 Prozent deutlich höher als der OECD-Durchschnitt (24,7 Prozent).“ Im Gegensatz dazu hätten die USA eine massive Unternehmenssteuersenkung vorgenommen (von 39,9 Prozent auf ca. 24,8 Prozent). Andere Industriestaaten wie Österreich, Frankreich und Großbritannien haben ebenfalls deutliche Steuersenkungen angekündigt oder bereits eingeführt.

Mattes bekennt sich für die Branche zum Pariser Klimaschutzabkommen. „Ein wesentlicher Baustein, um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, sind die äußerst ambitionierten EU-Flottengrenzwerte 2030.“ Das seien die schärfsten Ziele der Welt, die nur erreicht werden könnten, wenn alle technologischen Optionen sinnvoll genutzt werden. „Im Jahr 2030 müssen rund 40 Prozent der in Europa neu zugelassenen Pkw Elektromodelle sein“, rechnete Mattes hoch. Doch der Markthochlauf könne nur dann erfolgreich sein, wenn auch die Nachfrage entsprechend wachse. Notwendig sei dafür eine europaweit dichte, kundenfreundliche Ladeinfrastruktur, ein leistungsfähiges Stromnetz und eine möglichst einheitliche und wirkungsvolle Förderkulisse. „Wenn die Politik die schärfsten Klimaschutz- und CO₂-Reduktionsziele setzt, dann muss sie ihrer Verantwortung für einen schnellen und umfassenden Ausbau der Ladeinfrastruktur auch gerecht werden.“

Eine umfassende Strategie sollte synthetische Kraftstoffe nicht ausklammern, forderte der VDA-Präsident. Gerade bei klimaneutralen E-Fuels liege ein großes Potenzial zur CO₂-Reduktion im Verkehr – im gesamten Fahrzeugbestand, bei schweren Lkw, Schiffen und Flugzeugen. Mattes: „Politik sollte mit klugen Rahmenbedingungen den Wettbewerb der Technologien zulassen, anstatt sich vorzeitig auf eine bestimmte Technologie festzulegen.“ Beim Verbrennungsmotor sieht Mattes noch ein 20 Prozent bis 30 Prozent Verbesserungspotenzial. Außerdem stehe auch Wasserstoff und die Brennstoffzelle auf

der Agenda bei Forschung und Entwicklung. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Bernhard Mattes.

Foto: Auto-Medienportal.Net