
Interview Hildegard Müller: Das Hochlaufen der Elektromobilität soll gelingen

Von Walther Wuttke,cen

Die Elektromobilität allein reicht nicht aus, das Ziel einer CO₂-neutralen Mobilität zu erreichen, erklärt die Präsidentin des Verbands der Deutschen Automobilindustrie (VDA) im Gespräch mit dem Branchen-Informationsdienst „Auto-Medienportal“. Es sei daher unverständlich, dass die EU zögere und sich immer wieder gegen e-Fuels ausspreche. Um Klimaneutralität zu erreichen, sei Technologieoffenheit notwendig. Von Brüssel fordert sie industriepolitische Signale und Handelsverträge, um den Standort Europa wettbewerbsfähiger zu machen.

Wie bilanzieren Sie das Jahr 2022, und welche Erwartungen haben sie an das Jahr 2023?“

„Mit den Erwartungen an 2023 bin ich zurückhaltend, nachdem ich Ende 2021 mit Blick auf das Jahr 2022 gesagt habe, dass es eigentlich nach der Corona Pandemie nur besser werden kann. Dann kam der furchtbare russische Angriffskrieg. Deshalb bin ich mit Prognosen jetzt noch vorsichtiger.

Was ich allerdings sagen kann: Die aktuellen Krisen zusammen mit der steigenden Inflation belasten die Märkte weiterhin stark. Die Menschen sind besorgt – und das wird sicherlich auch entsprechende Konsequenzen für die Automobilindustrie haben und sich in den Verkaufszahlen zeigen.

Beim Blick zurück wird auch klar, dass das Jahr 2022 auf teils schmerzhaft Weise vorgeführt hat, dass Berlin und Brüssel in wichtigen Bereichen ihre Hausaufgaben nicht erledigt haben. Um ambitionierte Ziele zu erreichen, müssen auch entsprechende Rahmenbedingungen mitgedacht und entwickelt werden. Dazu gehört, den Weg zur Klimaneutralität durch eine entsprechende Energiestrategie und mit weltweiten Handels- und Rohstoffverträgen abzusichern. Diese Märkte werden viel zu oft ohne uns verteilt – das wird sich rächen.

Auch in der Digitalisierung sind wir nicht so weit, wie wir sein müssten. Oft können wir unsere Innovationen deswegen noch gar nicht auf die Straße bringen und die Potenziale zur CO₂ Reduktion nicht nutzen.

Grundsätzlich braucht es wieder eine moderne aktive Industriepolitik: Unser Steuersystem ist nicht wettbewerbsfähig, unsere Genehmigungsverfahren zu lange. Wenn Europa diese Aufgaben nicht konsequent angeht, droht der Kontinent als großer Verlierer aus den aktuellen Krisen hervorzugehen.

Der Aufbau der Infrastruktur für die Elektromobilität verläuft schleppend. Was muss geschehen, um den Ausbau zu beschleunigen?

Wir haben mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur nun gute Ansätze. Jetzt ist die schnelle Umsetzung entscheidend. Und der Bereich der Nutzfahrzeuge muss eine größere Rolle spielen. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur ist leider nach wie vor viel zu langsam, er braucht eine massive Beschleunigung. Nur wenn die Geschwindigkeit beim Ausbau verfünffacht wird, können bis 2030 eine Million Ladepunkte realisiert werden. Das ist eine Gemeinschaftsaufgabe, die auch das Engagement der Kommunen sowie von Arbeitgebern oder beispielsweise auch dem Handel voraussetzt. Ganz entscheidend ist außerdem die Energiewirtschaft. Nur sie kann dafür sorgen, dass die für das Laden notwendigen Netzkapazitäten tatsächlich vorhanden sind.

Zusätzlich brauchen wir auch die rechtlichen Voraussetzungen für bidirektionales Laden

und ein einfaches und transparentes System, mit dem der Kunde europaweit einen Zugang zu jeder Ladesäule hat. Laden muss genauso einfach und intuitiv sein wie Tanken. Wenn wir keine Antwort auf die einfachen Fragen der Menschen haben, dann nehmen wir die Verbraucher auf diesem Weg nicht mit – und verspielen damit das notwendige Vertrauen für den Wandel.“

Ist es eigentlich klug, dass die Industrie allein auf batterieelektrische Fahrzeuge setzt und die alte Börsenweisheit, nicht alle Äpfel in einen Korb zu legen, außer Acht lässt?

„Die Autoindustrie konzentriert sich auf den Weg, der auch von Brüssel vorgegeben wird. In der EU hat man sich zunehmend vom technologieoffen Pfad verabschiedet. Wir haben das immer kritisiert. Neben der Elektromobilität setzen wir auf differenzierte Lösungen für unterschiedliche Herausforderungen. Ob Wasserstoff für schwere Nutzfahrzeuge oder e-Fuels für die Bestandsflotte: Technologieoffenheit ist entscheidend, um Klimaneutralität zu ermöglichen – Vielfalt ist Trumpf.“

Unser Fokus liegt nun eindeutig auf dem Hochlauf der Elektromobilität. Wir wollen, dass er gelingt. Um die gesetzten Ziele zu erreichen, erwarten wir, dass Brüssel auch bei den Rahmenbedingungen in die Offensive geht, eine aktive Industriepolitik betreibt: Das gilt auch mit Blick auf den notwendigen Hochlauf der Ladeinfrastruktur. Nur ein Beispiel: Die Stadt Hamburg hat doppelt so viele öffentliche Ladepunkte wie Griechenland. Der Nachholbedarf ist also enorm. Priorität muss außerdem die Entwicklung und Absicherung einer begleitenden Rohstoffstrategie und die ausreichende Versorgung mit Erneuerbaren Energien haben. Darüber hinaus gilt es die Anstrengungen fortzusetzen, Batteriezellen- und Halbleiterfabriken in Europa anzusiedeln.

Andere Regionen wie Asien und die USA sind industriepolitisch weiter und locken Unternehmen zunehmend durch entsprechende Initiativen. Umso mehr braucht Europa jetzt ein Standort-Sofortprogramm und einen Wettbewerbs-Booster! Es geht letztlich darum, ob wir als Standort global wettbewerbsfähig bleiben können!“

Der Verbrennungsmotor wird uns noch lange begleiten. Wäre es da nicht sinnvoll, alternative Energieträger wie Wasserstoff und e-Fuels stärker einzusetzen?

„Mit dem Thema Elektromobilität alleine ist die Aufgabe CO₂-Neutralität im Verkehrsbereich natürlich nicht gelöst. Selbst wenn wir 15 Millionen e-Fahrzeuge bis 2030 haben, fahren in Deutschland immer noch rund zwei Drittel der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf den Straßen. Um noch mehr Zahlen zu nennen: In der EU gibt es etwa 280 Millionen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, weltweit sind es um die 1,5 Milliarden. Klimaneutraler Verkehr – ohne den Bestand mitzudenken und ihn zu dekarbonisieren – das ist unmöglich. Wir setzen uns deshalb nach wie vor für synthetische Kraftstoffe ein. Mit diesen e-Fuels kann die Bestandsflotte ihren Beitrag leisten.“

Es ist mir unverständlich, dass Brüssel in diesem Bereich so zögert, sich immer wieder gegen E-Fuels positioniert und gleichzeitig bis heute keine eigene Lösung für den Bestand vorgelegt hat.

Differenzierte Lösungen für unterschiedliche Regionen und Herausforderungen sind zentral. Verbrenner-Modelle werden weltweit sicher auch nach 2035 hergestellt werden. Deshalb muss es unser Interesse sein, in diesem Bereich auch weiter führend zu sein und weltweit die Standards zu setzen. Brüssel darf nicht den Weg gehen, durch immer härtere und nicht mehr realisierbare Verordnungen, Mobilität weiter einzuschränken. Jüngstes Beispiel dafür ist der gerade veröffentlichte Kommissionsvorschlag zu Euro 7 - die neue Norm ist für Pkw bis Juli 2025 schlichtweg nicht umsetzbar; und auch für schwere Nutzfahrzeuge bis Juli 2027 technologisch kaum machbar. Eine unzumutbare weitere Belastung, die deutlich über vergleichbare internationale Emissionsgesetzgebungen hinausgeht und die Produkte für die Verbraucher erheblich verteuern wird. Statt ständig neuer Auflagen und Regulierungen braucht es viel mehr

Raum für Innovation, Flexibilität, unterschiedliche Technologien – das ist der bessere Weg."

In Deutschland wird die Förderung der E-Mobilität gerade zurückgefahren. Kann unter diesen Bedingungen das Ziel 15 Millionen E-Fahrzeuge bis 2030 erreicht werden?

„Wir halten die Kürzung für falsch. Gerade in einer Situation, in der viele Verbraucher angesichts der hohen Inflation ohnehin besonders vorsichtig sind, sich für den Kauf eines Autos zu entscheiden. Der Hochlauf der E-Mobilität wird – durch die Kürzung zum falschen Zeitpunkt – leiden. Die Politik muss überlegen, wie sie die selbstgesetzten Ziele tatsächlich erreichen werden können. 15 Millionen Autos bis 2030 sind machbar – wenn die Rahmenbedingungen stimmen und die Menschen mitgenommen werden, wenn ausreichend erneuerbare Energie für das Laden vorhanden ist, wenn der Strompreis akzeptabel ist und wenn es eine ausreichende Zahl von Ladesäulen gibt. Die Autoindustrie treibt die Transformation entschlossen voran – für das Gelingen des Wandels braucht es allerdings die maximale Kraftanstrengung aller betroffenen Akteure. Nötig ist auf dem Weg zur Klimaneutralität außerdem ein nachvollziehbares Projektmanagement mit regelmäßigen Überprüfungen, um gegebenenfalls nachzubessern und auf aktuelle Entwicklungen zu reagieren. Das ist bisher nicht erkennbar.“

Die Transformation zur E-Mobilität wird viele Menschen wegen der hohen Preise der E-Mobile von der Automobilität ausschließen. Wie soll die Industrie darauf reagieren?

„Es ist kein Naturgesetz, dass diese Modelle auf Dauer teuer bleiben – im Gegenteil: Mit der Massenproduktion kommen Skaleneffekte, und die Modelle werden preiswerter. Allerdings müssen wir über ausreichende Rohstoffe, Batteriezellen und Halbleiter verfügen - und deren Produktion muss auch in Europa angesiedelt sein. Ziel ist und bleibt, dass die Industrie für alle Kundengruppen bezahlbare Autos zu bauen.“

Was kann die deutsche Industrie der neuen Konkurrenz vor allem aus China entgegensetzen?

„Europa muss sich mit der Tatsache auseinandersetzen, dass es einen globalen industriepolitischen Wettbewerb gibt. Handelsabkommen, Rohstoff- und Energiepartnerschaften sowie die Stärkung der Resilienz sind das Gebot der Stunde, um auf Dauer wettbewerbsfähig zu bleiben. Außerdem sind die hohen Strompreise nicht wettbewerbsfähig. Daher muss z.B. schnellstmöglich die Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß abgesenkt werden. Fast 70 Prozent der Arbeitsplätze in der Autoindustrie hängen vom Export ab. Wenn der Standort an Attraktivität einbüßt, hat das dramatische Folgen für den Arbeitsmarkt – und unser aller Wohlstand.“

Neben den Pkw wird auch die Nutzfahrzeugflotte elektrifiziert. Wenn schon die Infrastruktur für Pkw eher langsam entsteht, wie soll die Infrastruktur angesichts des deutschen Planungsrechts für Lkw aufgebaut werden?

"Die gute Nachricht ist, dass wir auf der IAA Transportation in Hannover viele innovative Entwicklungen gesehen haben. Unsere Unternehmen sind hoch innovativ und bringen diese Innovationen auf die Straße – wenn sie können. Die Schwachstelle ist dabei noch immer die kaum vorhandene Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge. Hier sind Deutschland und Europa noch lange nicht so weit, wie wir sein müssten. Das muss sich jetzt ändern. Dabei ist auch hier entscheidend, ausreichende Netzkapazitäten aufzubauen. Gerade für Lkw-Fahrerinnen und Fahrer müssen ausreichend Ladepunkte vorhanden sein – Umparken, um sich wenige Ladesäulen zu teilen, funktioniert schon allein wegen der vorgegebenen Ruhezeiten nicht. Bei einer entsprechenden Infrastruktur-Offensive muss zudem von Anfang an eine Infrastruktur für Wasserstoff mitgedacht werden. Gerade bei langen Distanzen für schwere Nutzfahrzeuge hat die Brennstoffzelle Potenzial.

Tatsächlich zeigt sich auch hier wieder, dass die Ziele ambitioniert sind, die

Rahmenbedingungen allerdings weder vorhanden, noch auf den Weg gebracht sind. Die Transformation ist eine sehr komplexe Aufgabe, die man in der EU und ihren Mitgliedsstaaten in ihrer ganzen Dimension offensichtlich noch nicht begriffen hat.“

Die Zeit der großen Automessen scheint beendet. Genf findet in Katar statt, Paris ist ein Schatten seiner selbst. Der VDA hält an der IAA fest. Welche Schwerpunkte wollen Sie im kommenden Jahr in München setzen?

„Die IAA ist ja gerade ein Spiegelbild der Veränderung. Automessen werden überflüssig, wenn sie sich nicht verändern, wenn sie nicht auf aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen eingehen. Die IAA Mobility in München setzt sich im kommenden Jahr unter dem Titel „Connected Mobility“ mit den Möglichkeiten des vernetzten Verkehrs auseinander. Das wird super spannend, die Innovationen, die zu sehen sein werden, sind beeindruckend. Es gibt außerdem wieder Kongresse auf dem Messegelände und einen offenen Bereich in der Innenstadt für das Publikum. Wir setzen außerdem weiter auf den Experience-Gedanken, wollen, dass die Besucher maximal viel selbst ausprobieren können. Ich bin also sehr optimistisch, dass wir mit diesem Angebot die Besucher überzeugen können.“ (Walther Wuttke/cen)

Bilder zum Artikel



Hildegard Müller.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VDA
