

- ES GILT DAS GESPROCHENE WORT! -

Rede von Herrn Matthias Wissmann,
Präsident des Verbandes der Automobilindustrie,
anlässlich des 3. Tagesspiegel eMobility Summit
am Freitag, 28.06.2013,
im Verlagshaus Der Tagesspiegel, Berlin

Sehr geehrten Damen und Herren,
der Kongress ist eine gute Plattform für Austausch und Diskussion zu einem der spannendsten Technologiethemen der Zukunft. Ich freue mich, dass ich – wie auch schon in den vergangenen beiden Jahren – die Gelegenheit habe, Ihnen die aktuelle Sicht der deutschen Automobilindustrie auf das Thema Elektromobilität zu schildern.

Wir haben das Jahr wahrlich nicht tatenlos verstreichen lassen. Das konnte man zuletzt bei der Internationalen Konferenz der Bundesregierung zur Elektromobilität sehen, die vor vier Wochen hier in Berlin stattfand. Unter dem Motto „Elektromobilität bewegt weltweit“ kamen rund 1.000 nationale und internationale Vertreter von Unternehmen, Wissenschaft, Gesellschaft und Politik zusammen. Die Kernbotschaft der Konferenz war eindeutig: Elektrisches Fahren ist keine Vision mehr, sondern Realität. Das Spektrum der Elektromobilität haben wir in allen Facetten dargestellt: vom Kleinwagen bis hin zum großen Müllsammel.

Ein besonderes Highlight war sicherlich das öffentliche Fahr-Event unter dem Motto „Elektromobilität erleben“. Rund 60 Fahrzeuge deutscher und internationaler Automobilhersteller standen der breiten Öffentlichkeit und den Kongressbesuchern für kostenlose Testfahrten zur Verfügung. Vom reinen Batterieauto über Plug-In Hybridfahrzeuge bis zu Modellen mit Reichweitenverlängerer: Die Autofreunde haben die gesamte Palette der Elektromobilität hautnah erleben können. Etwa 2.000 absolvierte Fahrten zeugen von einer riesigen Begeisterung.

Mit der Internationalen Konferenz hat die Bundesregierung gezeigt, welch hohen Stellenwert die Elektromobilität in Deutschland einnimmt. Denn eines ist allen klar: Deutschland steht inmitten einer harten internationalen Konkurrenz. Unsere Wettbewerber sind ausgeschlafen. Aber sie trauen uns auch viel zu. Nicht zuletzt, weil wir branchenübergreifend aufgestellt sind.

Herr Prof. Kagermann wird heute noch zu Ihnen sprechen. Er wird Ihnen sicherlich den aktuellen Arbeitsstand in der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) darlegen. Ohne ihm allzu sehr vorzugreifen, möchte ich kurz auf die – in meinen Augen erfolgreiche – Zusammenarbeit innerhalb der Plattform eingehen. Die Elektromobilität ist eine Querschnittstechnologie und hat die Wirtschaftsbranchen in einer bisher ungekannten Weise an einen gemeinsamen Tisch geführt. Und dieser Austausch trägt reiche Früchte. Die in der NPE vereinbarten Ziele, Deutschland als Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität zu etablieren, werden von der gesamten deutschen Industrie getragen. Denn es geht nicht in erster Linie um die Zukunft der Automobilindustrie – sondern um eine strategische Weichenstellung für den Technologie- und Industriestandort Deutschland.

In der NPE haben wir im Konsens mit über 140 Partnern aus Industrie, Politik, Wissenschaft und Gesellschaft Empfehlungen entwickelt für den erfolgreichen Aufbau eines Leitmarktes und der Leitanbieterschaft für Elektromobilität. Diese haben wir mit den Berichten der NPE in den Jahren 2010, 2011 und 2012 an die Bundesregierung übergeben. Gemeinsam arbeiten wir fortlaufend daran, die vereinbarten Maßnahmen umzusetzen und fortzuschreiben. Ein Erfolg der NPE ist die kontinuierliche, technologieübergreifende Zusammenarbeit in den Forschungsprojekten, den sogenannten Leuchttürmen. Gemeinsam haben wir 82 Projekte in den sechs FuE-Leuchttürmen aufgelegt. Hier kann ich nur einige beispielhaft nennen:

- die Erforschung, Entwicklung und Einführung neuer Werkstoffe, Modelle und Sensoren für Lithium-Ionen Batterien
- die Produktionsforschung zu Hochvolt Speichersystemen
- Forschungsarbeiten zur Senkung des Energieverbrauchs durch eine neue Generation von Antriebskomponenten und Steuersystemen
- Untersuchungen zur Steigerung der Übertragungsleistungen und des Übertragungswirkungsgrades beim Laden oder
- die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein sind die vier Schaufensterregionen. Sie sollen das elektrische Fahren den Kunden nahe bringen und die Akzeptanz in der Bevölkerung gezielt steigern. Die Arbeiten in den vier Schaufenstern

- „Living Lab BW E-Mobil“ in Baden-Württemberg
- „Internationale Schaufenster der Elektromobilität“ in Berlin/Brandenburg
- „Unsere Pferdestärken werden elektrisch“ in Niedersachsen und
- „Die Elektromobilität verbindet“ in Bayern/Sachsen

laufen bereits auf Hochtouren.

Auch hier ist es schwierig, aus der großen Anzahl von Projekten einzelne hervorzuheben. Zu den Forschungsvorhaben zählen u. a.

- die intelligente Elektrifizierung von gewerblichen Flotten,
- die Vernetzung von Mobilitätsangeboten durch IT-Angebote sowie
- die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für das Schnell- und Normalladen im öffentlich zugänglichen Bereich.

Die gemeinsamen Anstrengungen von Bund, Ländern und Unternehmen lassen sich am Beispiel Berlins anschaulich aufzeigen. Im Internationalen Schaufenster Elektromobilität Berlin-Brandenburg gibt es rund 150 Einzelprojekte. Allein an den 30 Kernprojekten sind mehr als 100 Partner beteiligt.

Das Gesamtvolumen beläuft sich auf ca. 100 Mio. Euro, davon entstammen etwa

- rd. 40 Mio. Euro aus Eigenmitteln beteiligter Unternehmen
- rd. 40 Mio. Euro aus Fördermitteln des Bundes und
- rd. 20 Mio. Euro aus Fördermitteln der Länder Berlin und Brandenburg.

Berlin hat sich das Ziel gesetzt, zur Referenzstadt für Elektromobilität zu werden. Bereits heute sind rund 1.200 Elektrofahrzeuge auf den Berliner Straßen unterwegs. Im Bereich des Carsharing werden etwa ein Viertel der Fahrzeuge elektrisch betrieben. Erst in den vergangenen Wochen hat BMW das Angebot in seiner Flotte mit 40 ActiveE-Modellen erweitert. Frau Senatorin Yzer hat Ihnen gestern weitere interessante Details zum Berliner Schaufenster erläutert.

Die Schaufenster werden wichtige Erkenntnisse liefern: über das Nutzerverhalten und über das Zusammenspiel der verschiedenen Technologien im Alltag. Neue Geschäftsmodelle werden getestet. Dabei wird eine breite Öffentlichkeit eingebunden, um Akzeptanz zu

schaffen, Interesse zu wecken und dadurch eine Marktbereitschaft zu generieren. Mit den Schaufenstern machen wir die Elektromobilität für die Kunden sichtbar und erlebbar.

Nicht zuletzt bei der Internationalen Konferenz haben wir gesehen: Wer schon einmal ein Elektroauto gefahren hat, ist von dieser emissionsfreien Mobilität begeistert. Nehmen Sie den Mercedes-Benz SLS AMG E-Cell. Daimler wirbt zu Recht mit dem Slogan: Null Emission, volle Emotion. Und ein begeisterter Kunde ist es, der den Markterfolg dieser Technologie bestimmt – indem er sich für einen Kauf entscheidet.

Meine Damen und Herren,

die Entwicklung alternativer Antriebsformen steht nach wie vor ganz oben auf der Agenda der deutschen Automobilindustrie – aller immer wieder hörbaren Unkenrufe zum Trotz. Die Entwicklung neuer, alternativer Antriebstechnik ist für uns keine Frage des Images, sondern eine Notwendigkeit.

Die Aufgabenstellungen, vor denen wir stehen, sind zahlreich:

- Klimawandel und begrenzte Rohölreserven bedingen die Strategie „Weg vom Öl“.
- Weltweit wächst die Bevölkerung, die Urbanisierung schreitet voran. In 20 Jahren werden zwei Drittel der Menschen in Städten leben und dabei mobil sein wollen.
- Dabei nimmt insbesondere in den Schwellenländern die Motorisierung zu. Es wird mehr Autos geben. Auf der Internationalen Konferenz hat der chinesische Minister für Wissenschaft und Technologie, Wan Gang, eines deutlich zum Ausdruck gebracht: China ist dringend auf die Elektromobilität angewiesen.
- Der Welthandel wächst stetig. Der Güterverkehr wird in Zukunft nicht nur in Deutschland kontinuierlich zunehmen.

Wir können nicht auf Mobilität verzichten. Denn Mobilität von Menschen und Gütern ist nicht die Folge, sondern die Grundlage unseres Wohlstandes. In allen Bereichen erleben wir die Tendenz zu mehr Mobilität: sowohl bei der individuellen Mobilität als auch im Bereich des Warentransports. Wir benötigen alltagstaugliche Lösungen – im privaten und im kommerziellen Bereich. Um diese Lösungen herbeizuführen, setzt die deutsche Automobilindustrie auf eine Fächerstrategie, zu der auch die Elektromobilität gehört. Wir wollen Kraftstoff einsparen, ergänzen und ersetzen und so die Verbrauchswerte weiter senken.

Die Senkung der CO₂-Emissionen genießt seit Jahrzehnten oberste Priorität in den Forschungszentren unserer Unternehmen. Unsere Autos sind wahre Effizienzweltmeister:

- Seit 1999 ist der CO₂-Ausstoß aus dem deutschen Straßenverkehr insgesamt um ein Sechstel rückläufig. Der Wert liegt niedriger als 1991 – und das trotz steigenden Verkehrsaufkommens.
- Die deutschen Konzernmarken konnten ihren durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch um 20 Prozent von 7,1 l/100 km im Jahr 2006 auf 5,7 l/100 km im letzten Jahr vermindern. Die Importeure reduzierten in demselben Zeitraum nur um 16 Prozent von 6,9 l /100 km auf 5,8 l/100 km und verbrauchen im Schnitt somit etwas mehr als die Deutschen.

- In acht von zehn Fahrzeugklassen haben deutsche Konzernmarken geringere CO₂-Emissionen als ihre Wettbewerber.
- Die deutschen Konzernmarken bieten inzwischen nahezu 700 Modelle bis 130g CO₂-Ausstoß (bzw. einem Kraftstoffverbrauch von 5,3 l /100 km) und 400 Modelle mit weniger als 120 g CO₂ Emissionen (bzw. 4,9 l Kraftstoff /100 km) auf dem deutschen Markt an.

Mit der Fächerstrategie verbinden wir kurzfristig erreichbare und langfristig umzusetzende Maßnahmen in Richtung Nachhaltigkeit und CO₂-Reduktion. Der Weg „weg vom Öl“ wird nicht über eine einzelne Technik führen, sondern eine Vielfalt unterschiedlicher Ansätze beinhalten. Jedes Prozent Effizienzsteigerung verringert die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen. Deshalb hat sich die deutsche Automobilindustrie breit aufgestellt. Wir sind in vielen verschiedenen Bereichen unterwegs. Das Angebot an Fahrzeugen wird in Zukunft vielschichtiger und passgenauer für die unterschiedlichen Anwendungsfälle.

An der Elektromobilität führt kein Weg vorbei. Allerdings wird es noch ein langer Weg sein, bevor es eine breite Marktdurchdringung im Volumensektor gibt. Und es wird ein langer Atem notwendig sein. Dessen sind wir uns bewusst und darauf haben wir bereits vor Jahren hingewiesen. Wir haben uns nie der Illusion hingegeben, dass die Mobilität über Nacht neu erfunden werden könnte. Deshalb sind wir auch nicht überrascht, dass sich nach dem Hype in der Öffentlichkeit derzeit eine gewisse Ernüchterung beim Thema Elektromobilität breit macht.

Klar ist: In den nächsten Jahrzehnten werden die meisten Autos noch mit Benzin und Diesel fahren. Dennoch wird die Elektromobilität langfristig ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft sein. Deshalb investiert die deutsche Automobilindustrie 10 bis 12 Milliarden Euro in die Entwicklung alternativer Antriebe in den nächsten drei bis vier Jahren. Hiervon sind allein 80 Prozent für die Elektromobilität bestimmt.

Auch diese Zahlen lassen sich mit Leben füllen:

- Bei der BMW Group hat das Produktionsnetzwerk Elektromobilität den Betrieb aufgenommen. Die CFK-Produktion im Innovations- und Produktionszentrum des BMW Werk Landshut ist in Betrieb. Gespeist werden die Anlagen mit Carbonfasergelegten aus dem Innovationspark Wackersdorf der SGL Automotive Carbon Fibers GmbH. Im Leipziger BMW-Werk werden auf modernsten Anlagen die CFK-Karosserien für den BMW i3 final zusammengefügt.
- Im „Projekthaus Hochvolt-Batterie“, dem Kompetenzzentrum Lithium-Ionen-Batteriesystemen der Audi AG, arbeiten in Gaimersheim über 100 Experten aus Entwicklung und Produktionssystemen gemeinsam an neuen Batteriekonzepten.
- Volkswagen hat im Werk in Braunschweig die konzernweit erste Batteriesystemfertigung in Betrieb genommen. Volkswagen ist mit der Fertigung von Batteriesystemen für Plug-in-Hybride der Einstieg in eine wichtige neue Schlüsseltechnologie gelungen.

- Schaeffler und Ford haben im gemeinsamen eWheel Drive einen elektrischen Radnabenantrieb realisiert.
- Audi entwickelt im Aluminium- und Leichtbau-Zentrum am Standort Neckarsulm hochmoderne Komponenten, Konstruktionsmethoden und Verbindungstechniken, um das Gewicht der Karosserie zu reduzieren.
- Die SK Continental E-motion hat mit Beginn dieses Jahres den Betrieb aufgenommen. Das von SK Innovation in Seoul (Südkorea) und von Continental in Hannover gegründete und gemeinschaftlich geführte Unternehmen entwickelt, produziert und vermarktet Batteriesysteme auf Lithium-Ionen-Basis für Automobile und leichte Nutzfahrzeuge. Das Investitionsvolumen wird auf „mehrere hundert Millionen Euro“ beziffert.
- Neben dem E-lab, dem Entwicklungs- und Testlabor für LI-Ionen Batterien im Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) in Ulm, entsteht gemeinsam mit dem Kompetenznetzwerk Lithium-Ionen-Batterie (KLiB) eine Forschungsproduktionsanlage für Lithium-Ionen-Batterien. In dem 3.000 Quadratmeter großen Gebäude wird eine europaweit einmalige Anlage errichtet, in der zukünftig der komplette Herstellungsprozess von Lithium-Ionen-Batterien abgebildet werden kann. Hersteller von Batteriematerialien können neue Rezepturen in Standardzellen erproben und Maschinenbauer ihre Fertigungstechnologie optimieren. Ende Mai erfolgte die Grundsteinlegung in Ulm.
- Allein Daimler hat im vergangenen Jahr mehr als 1.000 Patente im Bereich emissionsfreie Mobilität angemeldet. Bei car2go – dem zurzeit wachstumsstärksten Carsharing-Programm von Daimler – sind bereits mehr als 1.000 batterie-elektrische smarts im Einsatz. Auch hier in Berlin sind einige Elektrofahrzeuge in der car2go-Flotte.

Diese Beispiele ließen sich noch endlos fortführen. Sie zeigen: Unsere Unternehmen nehmen sich der technologischen Zeitenwende kraftvoll an und gehen entschlossen in Vorleistung. Die Innovationskraft von Herstellern und Zulieferern ist richtungweisend. Bis Ende 2014 kommen 16 elektrifizierte Serienmodelle „Made in Germany“ in den Handel, die rein batterieelektrisch betrieben werden oder mit einer Kombination aus Elektro- und Verbrennungsmotor ausgestattet sind (Plug-in-Hybrid oder Range-Extender). E-Fahrzeuge deutscher Hersteller werden in allen relevanten Marktsegmenten angeboten, vom rein elektrischen Kleinwagen über Mittelklassen-Langstreckenfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge bis hin zum emotionalen Sportwagen.

Sie sehen: So flüsterleise, wie die Elektrofahrzeuge selbst, hat unsere Industrie in den zurückliegenden Jahren an der technologischen Umsetzung der Elektromobilität gearbeitet. Die Fortschritte werden von der breiten Öffentlichkeit allerdings kaum wahrgenommen. Die wenigsten haben es mitbekommen: Seit zwei Wochen werden auch in Deutschland Elektroautos in Serie gebaut. Seither läuft im Werk Saarlouis der Ford Focus Electric vom Band. 16 Millionen Euro hat Ford investiert, um den elektrischen Focus in die Fertigungslinie des herkömmlichen Fahrzeugs zu integrieren. Aber nicht nur unsere Hersteller arbeiten sich erfolgreich vor. Auch in den Fahrzeugen der Importeure ist deutsche Elektromobilitätstechnologie unterwegs. So ist etwa der Renault Zoe mit einem

Antriebssystem von Continental ausgestattet, das alle Komponenten umfasst: den Traktionsmotor, die Leistungselektronik sowie die Hardware des Electric-Vehicle (EV)-Steuergeräts.

Für den Erfolg der deutschen Automobilindustrie ist es allerdings nicht entscheidend, als Erster auf dem Markt zu sein. Die Entwicklung der Elektromobilität ist ein Marathonlauf – und kein Sprint. Es kommt nicht darauf an, wer zuerst startet, sondern wer zuerst im Ziel ankommt. Unser Ziel ist es, die besten Elektroautos auf den Markt zu bringen. Wir haben nicht die Absicht, bei unseren hohen Maßstäben an Qualität, Sicherheit und Komfort Abstriche zu machen. Und wir sind uns bewusst: Dieser Anspruch lässt sich nur über massive Investitionen in Forschung und Entwicklung realisieren.

Noch befindet sich der Markt auf niedrigem Niveau. Wir beobachten aber hohe Zuwachsraten. So haben sich die Verkäufe von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen seit 2007 jährlich verdoppelt. Im Jahr 2012 wurden in Deutschland 4.157 Elektrofahrzeuge zugelassen. Damit haben wir nun rund 8.500 E-Autos auf deutschen Straßen und die Zahl steigt weiter an. Schon im zweiten Halbjahr 2013 werden die Stückzahlen weiter deutlich ansteigen. Im Jahr 2014 werden wir über einige Zehntausend verkaufte Fahrzeuge reden – Mitte des Jahrzehnts möglicherweise auch über eine sechsstellige Zahl.

Eine der größten Herausforderungen sind die Kosten für die Elektromobilität. Betrachten wir nur die Betriebskosten eines Elektrofahrzeugs, sind diese bereits mit den heutigen Strom- bzw. Benzinkosten im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen deutlich geringer. Aufgrund der hohen Anschaffungskosten lägen die Gesamtkosten („Total Cost of Ownership“) für den Kunden trotzdem in den kommenden Jahren um mehrere tausend Euro über denen eines vergleichbaren Pkw mit Verbrennungsmotor („TCO-Lücke“). Hauptgrund dafür sind die derzeit noch hohen Batteriekosten.

Wir haben in den letzten drei Jahren die Batteriekosten pro Kilowattstunde bereits deutlich gesenkt. Und wir arbeiten mit aller Kraft daran, das weiter zu tun. Fachleute sagen, dass unter 300 Euro realistisch sind. Der Preisabstand zum Auto mit Verbrennungsmotor sinkt. Für viele Autofahrer wird sich Elektromobilität schon bald rechnen. Das sind vor allem Pendler aus den Speckgürteln mittelgroßer und größerer Städte. Auch gewerbliche Nutzer wie Kurier- oder Pflegedienste, die geregelte Strecken fahren und eine mittlere jährliche Fahrleistung verbuchen, zählen dazu.

Untersuchungen des Bundesverkehrsministeriums haben ergeben, dass ein Bundesbürger pro Tag durchschnittlich knapp 40 Kilometer zurücklegt und das zu mehr als 60 Prozent mit dem Auto. Rund 70 Prozent aller heute in Deutschland gefahrenen Kilometer könnten elektrisch zurückgelegt werden. Für diese Nutzung sind Antriebe, die einen Verbrennungs- und Elektromotor kombinieren, besonders geeignet. Deswegen gehen wir davon aus, dass bis zum Jahr 2020 vor allem kombinierte Fahrzeugkonzepte auf den Markt kommen. Hier bieten die deutschen Hersteller die gesamte Palette von Plug-In-Hybriden bis zu Autos mit Reichweitenverlängerer an. Das zeigt, der Ansatz der deutschen Automobilindustrie, alle Möglichkeiten des elektrischen Fahrens voranzutreiben, ist erfolgsversprechend. Er verschafft unseren Unternehmen eine starke Position im globalen Wettbewerb.

Der Wirtschaftsstandort Deutschland kann bei der Elektromobilität eine globale Spitzenposition allerdings nur dann einnehmen, wenn es uns gelingt, hierzulande eine integrierte Batterieforschung, -entwicklung und -produktion anzusiedeln. Denn die Batterie wird zukünftig den größten Teil der Wertschöpfung ausmachen. Pilotanlagen für Zell- und Batterieproduktion sind für Deutschland extrem wichtig. Hier kann das entsprechende Know-how für die Produktion kommender Zell- und Batteriegenerationen aufgebaut werden. Personal kann ausgebildet und die deutsche Maschinen- und Anlagenhersteller in der Weiterentwicklung der Maschinen unterstützt werden. Durch die Kompetenz-Roadmap der NPE „Akademische und berufliche Aus- und Weiterbildung“ wird bekräftigt, dass eine fundierte Ausbildung sowie eine systematische berufliche Qualifizierung wesentliche Schlüssel zum Erfolg der Elektromobilität sind.

Damit der Markthochlauf Schwung aufnehmen kann, brauchen die intensiven Anstrengungen unserer Unternehmen eine geeignete politische Flankierung. Mit den richtigen Rahmenbedingungen kann die Zahl der verkauften Elektrofahrzeuge in den kommenden Jahren deutlich erhöht werden. Für die Akzeptanz aller Nutzer – der privaten und der gewerblichen – sind einfache und bequeme Lademöglichkeiten entscheidend: Sei es zu Hause, am Arbeitsplatz oder an Hotspots wie Flughäfen, Einkaufszentren oder öffentlichen Parkplätzen. Deswegen muss parallel zur Marktentwicklung eine standardisierte und anbieterunabhängige Ladesäulen-Infrastruktur eingerichtet werden. Der Aufbau erfolgt in vielen Fällen partnerschaftlich in Kooperationen. Neben den großen Energieversorgungsunternehmen sind daran viele Stadtwerke sowie Technologieunternehmen beteiligt. Heute haben wir über 3.000 öffentliche Ladepunkte.

Des Weiteren sind wir davon überzeugt, dass wir zunächst die Nutzer im Dienstwagenbereich erreichen müssen, um darüber auch die Privatkunden anzusprechen. Dies ist ein sehr wirksamer Weg für die Markteinführung, da Dienstwagen in der Regel nur für eine begrenzte Zeit beim Erstkäufer verbleiben und dann über den Gebrauchtwagenmarkt den Fahrzeugbestand erweitern. Wir begrüßen daher ausdrücklich den beschlossenen Nachteilsausgleich für Elektrofahrzeuge – der nach langwierigen Verhandlungen zwischen Bundestag und Bundesrat im Vermittlungsausschuss zustande gekommen ist. Bei der privaten Nutzung von elektrisch betriebenen Firmenwagen wird die teure Batterie in Zukunft aus dem Listenpreis herausgerechnet, der die Grundlage für die Pauschalbesteuerung bildet. Die bisher höhere Besteuerung von Elektrofahrzeugen, die als Firmenwagen genutzt werden, wird damit abgebaut. Das gibt Planungssicherheit. Die neue Regelung gilt nicht nur für rein batterie-elektrische Fahrzeuge, sondern auch für Plug-in-Hybride. Der Nachteilsausgleich ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum Markthochlauf von Elektroautos in Deutschland.

Wir haben in unserem Hause eigene Berechnungen angestellt. Diese zeigen, dass der Nutzer auch mit dem Nachteilsausgleich, in Abhängigkeit des Fahrzeugkonzeptes, einen relevanten Eigenanteil zu leisten hat. Daher sollten auch die steuerlichen Rahmenbedingungen für die Unternehmen, die Elektroautos anschaffen, angepasst werden. Hier wären bessere Abschreibungsmöglichkeiten der richtige Weg, um solche Investitionen voranzutreiben.

Nicht zuletzt brauchen wir – zumindest in Europa – ein „level playing field“. Wir brauchen vergleichbare Wettbewerbsbedingungen, damit die Unternehmensentscheidungen für den

Standort Deutschland und seine Beschäftigten getroffen werden können. Wenn wir in andere Länder Europas, Asien oder Amerika schauen, dann sehen wir, dass die dortigen Regierungen tatkräftig mithelfen, um den Markt für Elektrofahrzeuge aufzubauen. Und damit bin ich beim Stichwort CO₂-Gesetzgebung. Wichtig ist, dass in Europa zu einer vernünftigen und realistischen CO₂ Gesetzgebung kommt.

Das in Europa für 2020 angestrebte 95-Gramm-Ziel als weltweit schärfster Grenzwert ist eine enorme Herausforderung für die Automobilunternehmen und damit für Wertschöpfung und Beschäftigung in dieser Schlüsselbranche. Zum Vergleich: In den USA müssen bis 2020 nur 121 g/CO₂ km erreicht werden. In Japan 105 und in China 117 Gramm. Besonders besorgniserregend ist, dass es der Europäischen Union selbst in einer wirtschaftlichen Krisenzeit offenbar nicht gelingt, einen kraftvollen Impuls für Technologieentwicklung und den Markthochlauf alternativer Antriebe zu setzen. Hier laufen die europäischen Regulierer der innovativen Industriepolitik anderer Welt- und Wachstumsregionen – wie China, die USA oder Japan – hinterher.

Wenn wir in Europa bei alternativen Antrieben mitspielen wollen, müssen wir Innovationen fördern. China und die USA gewähren Super-Credits in einem weitaus höheren Maße. In den USA werden alle BEV, PHEV und Fuel Cell gefördert mit einem Multiplikator zwischen 1,5 und 2 – pro Hersteller insgesamt 200.000 Fahrzeuge. Zudem gilt hier das so genannte „credit-debit-banking“: Das Ziel in einem Jahr muss nicht erfüllt werden, sondern kann mit Übererfüllung eines anderen Jahres innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren ausgeglichen werden.

In China werden BEV, Fuel Cell sowie PHEV mit einer Reichweite von mehr als 50 km angerechnet mit einem Multiplikator von 5. Pkw mit einem Verbrauch von weniger als 2,8 l werden mit einem Multiplikator von 3 bis 5 angerechnet, ohne eine Deckelung der Fahrzeuganzahl. Hier müssen die Ziele jährlich erfüllt werden. Eine Übererfüllung in einem Jahr kann aber in die Folgejahre mitgenommen werden, um dort eine faktische Unterfüllung auszugleichen.

Wenigstens hat sich in letzter Minute die vernünftige Einsicht durchgesetzt, dass man ohne seriöse Analyse der technischen Machbarkeit und einer entsprechenden Folgenabschätzung heute keinen Grenzwert für die Zeit nach 2020 vorgeben kann. Eine solche Zielmarke für 2025 wäre aus der Luft gegriffen. Realistische Vorgaben können erst in einigen Jahren gemacht werden, wenn absehbar ist, ob sich die Kunden verstärkt für alternativ angetriebene Fahrzeuge entscheiden.

Es kommt entscheidend darauf an, in dem immer intensiver werdenden Wettbewerb zwischen den Staaten die gute Position Deutschlands zu halten und auszubauen.

Die Autoindustrie wird immer internationaler. Die Pkw-Auslandsproduktion der deutschen Hersteller hat sich seit dem Jahr 2000 mehr als verdoppelt. Der Prozess der Globalisierung ist aber noch nicht am Ende. Die starke globale Aufstellung der deutschen Autobauer sichert und schafft Arbeitsplätze am Standort Deutschland, denn Deutschland ist der innovative Kern der Branche. Drei neue Jobs im Ausland schaffen oder sichern einen Arbeitsplatz im Inland. Auch die Elektromobilität ist eine Chance für den Industriestandort Deutschland: Sowohl in der Forschung als auch in der Produktion kann die neue Antriebstechnologie neue

Arbeitsplätze schaffen, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Der Löwenanteil der Entwicklung und Produktion wird an deutschen Standorten erbracht. Deutsche Hersteller und Zulieferer bauen ihre inländischen Standorte zu Zentren für Elektromobilität aus. Das schafft neue Arbeitsplätze und sichert bestehende Jobs.

Die Elektromobilität bringt Veränderungen im Bereich der Wertschöpfung mit sich. Es werden Komponenten und Bauteile reduziert, aber es kommen auch neue dazu. Denken Sie an Komponenten wie die Leistungselektronik, Traktionsbatterie, Elektromotoren, neue Verkabelung, neue Sicherheitssysteme, Energiemanagement sowie die Steuerung des Gesamtsystems - neue Werkstoffe, für innovative Leichtbaulösungen.

All die Anstrengungen lohnen sich, um Wertschöpfung in Deutschland zu halten. Innovationen sind der Schlüssel für die nachhaltige Gestaltung der Mobilität von morgen, aber auch für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands und der deutschen Automobilindustrie. Wir haben gute Chancen, die führende Position Deutschlands als Mobilitätsstandort zu wahren. Unsere Unternehmen arbeiten hart und liefern. Das werden Sie auch im September sehen können – auf der 65. IAA Pkw in Frankfurt am Main, zu der ich Sie heute bereits herzlich einlade.

Vielen Dank!