

Von: [REDACTED]
Gesendet: Montag, 6. Juni 2016 10:27
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Betreff: AW: Technischer Kongress 2016: Transkription des Redetextes
Anlagen: Grußwort_Flasbarth_VDA.DOC
Kategorien: Veraktet

Sehr geehrte Frau [REDACTED],

anbei erhalten Sie den freigegebenen Vortragstext von Herrn Staatssekretär Flasbarth in der entsprechenden Fassung.

Mit freundlichen Grüßen
 [REDACTED]

Im Auftrag

[REDACTED]
 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
 Referat IG I 6 "Technik der Luftreinhaltung im Verkehr und bei Brenn- und Treibstoffen; Biokraftstoffe"
 Robert-Schuman-Platz 3
 53175 Bonn
 Phone: +49-(0) 228 305 [REDACTED]
 Fax: +49-(0) 228 305 [REDACTED]
 Email: [REDACTED]@bmub.bund.de

Save paper - do you need to print this e-mail?

Von: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]@vda.de]
Gesendet: Dienstag, 31. Mai 2016 09:49
An: [REDACTED]
Betreff: WG: Technischer Kongress 2016: Transkription des Redetextes

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

haben Sie schon eine Information, ob wir den Vortragstext so für den digitalen Tagungsband verwenden dürfen?

Mit freundlichen Grüßen / With kind regards

[REDACTED]
 Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
 German Association of the Automotive Industry
 Abteilung Technik / Technical Department
 Behrenstr. 35, 10117 Berlin
 Germany
 Tel. +49 30 897842- [REDACTED]
 Fax +49 30 897842- [REDACTED]
 Mail: [REDACTED]@vda.de
 URL <http://www.vda.de>

Folgen Sie uns auf Twitter: Unter @VDA_online gibt es News und Infos zur deutschen Automobilindustrie.

Von: [REDACTED]
Gesendet: Donnerstag, 12. Mai 2016 16:14
An: [REDACTED]
Betreff: AW: Technischer Kongress 2016: Transkription des Redetextes

Hallo Herr [REDACTED]

aber gerne- Dokument anbei.

Gruß
[REDACTED]

Folgen Sie uns auf Twitter: Unter @VDA_online gibt es News und Infos zur deutschen Automobilindustrie.

Von: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]@bmub.bund.de]
Gesendet: Donnerstag, 12. Mai 2016 15:47
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Betreff: AW: Technischer Kongress 2016: Transkription des Redetextes

Sehr geehrte Frau [REDACTED],

könnten Sie uns für den Fall, dass wir Korrekturen an der transskribierten Fassung haben sollten, auch noch ein word-doc zur Verfügung stellen?

Vielen Dank und beste Grüße
[REDACTED]

Im Auftrag

[REDACTED]
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Referat IG-I 6 "Technik der Luftreinhaltung im Verkehr und bei Brenn- und Treibstoffen; Biokraftstoffe"
Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn
Phone: +49-(0) 228 305-[REDACTED]
Fax: +49-(0) 228 305-[REDACTED]
Email: [REDACTED]@bmub.bund.de

Save paper - do you need to print this e-mail?

Von: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]@vda.de]
Gesendet: Dienstag, 10. Mai 2016 16:30
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Betreff: Technischer Kongress 2016: Transkription des Redetextes

Sehr geehrter Herr [REDACTED]
sehr geehrte Frau [REDACTED]

auf dem Technischen Kongress 2016 durften wir Herrn Flasbarth als Keynote Vortragenden begrüßen. Wir haben auf dem Kongress die Vorträge der Keynotes mitgeschnitten diese inzwischen transkribieren lassen.

Wenn Sie einverstanden sind, würden wir diesen Redetext gerne auf unserer Memory Stick Karte- gemeinsam mit dem Tagungsband- veröffentlichen, den wir allen Kongressteilnehmern zur Verfügung stellen möchten.

Selbstverständlich haben Sie die Möglichkeit uns Änderungen mitzuteilen.

Wir würden uns sehr über Ihre Zustimmung zur Veröffentlichung freuen

Bei Fragen können Sie sich jederzeit an mich wenden.

Mit freundlichen Grüßen / With kind regards

[REDACTED]

Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
German Association of the Automotive Industry
Abteilung Technik / Technical Department
Behrenstr. 35, 10117 Berlin
Germany
Tel. +49 30 897842- [REDACTED]
Fax +49 30 897842- [REDACTED]
Mail: [REDACTED]@vda.de
URL <http://www.vda.de>

Folgen Sie uns auf Twitter: Unter @VDA_online gibt es News und Infos zur deutschen Automobilindustrie.

Vortragstitel - Arial 24 pt

Title of lecture – Arial 18 pt

Hier werden wir
Ihr Foto einfügen,
bitte separat an
den VDA senden

Titel und Name des Keynotes

Funktion – Arial 18 pt

Firma – Arial 18 pt

Grußwort der Bundesregierung

Lieber Herr Wissmann, lieber Herr Eichhorn, vielen herzlichen Dank für die Einladung, die ursprünglich ja an meine Ministerin Barbara Hendricks gegangen ist. Barbara Hendricks, die auch tatsächlich gerne gekommen wäre, aber heute im Bundestag gefordert ist und deshalb nicht hier sein kann. Ich war dafür eigentlich morgen vorgesehen. Dafür kommt morgen dann Frau Sahler, unsere Abteilungsleiterin. Also Sie sehen, wir sind hier präsent und auch gerne präsent. Und auch ich bin auch wirklich sehr gerne Ihrer Einladung gefolgt, hier zu sprechen. Ich will möchte aber gleich am Anfang zu Beginn darauf hinweisen, dass das aber dies nur ein kurzer Besuch ist, denn ich muss direkt von hier aus wieder los, weil auch mich Verpflichtungen in Berlin rufen. Ich sage das deshalb, damit Herr Steiner das nicht in den falschen Hals kriegt bekommt, wenn ich dann beim Thema Sportwagen als Umweltschutzsekretär die Flucht ergreife. So ist es dann nämlich genau nicht.

Ich bin auch deshalb gerade jetzt gerne gekommen, auch gerade jetzt gerne gekommen, weil wir, glaube ich, miteinander ein paar Probleme haben. Und ich sage das, weil wir uns lange kennen, Herr Wissmann, auch in aller Freundschaft. Es macht keinen Sinn, um diese Dinge herumzureden. Das sind spannungsreiche Zeiten. Das sind sie wahrscheinlich zwischen Automobilindustrie und Umweltschutz immer in einer gewissen Weise. Und Aber im Augenblick haben wir es aus verschiedenen Gründen besonders dicke. Ich kann mir vorstellen, dass nicht alle hier im Raum jeden Abend mit liebevollen Gedanken an das Umweltressort des Bundes einschlafen. Umgekehrt ist es auch so, dass uns der Verkehr, und insbesondere der straßengebundene Verkehr, beim Umweltschutz nach wie vor große, große Probleme bereitet, die noch der Lösung harren. Das heißt nicht, dass nichts in der Vergangenheit getan ist wurde, ganz gewiss nicht, aber es ist eben auch noch nicht das erreicht worden, was wir erreichen müssen.

Und deshalb, glaube ich, ist es ist das Beste, wenn ich hier auch keine Schönwetterrede halte, sondern Klarheit in aller Verbundenheit, aber eben auch mit dem Anspruch, dass wir gemeinsam weiter an Lösungen arbeiten müssen. Ganz klar ist, die Automobilindustrie hat für Deutschland einen ausgesprochen hohen Stellenwert, ist eine Kernkompetenz Deutschlands, einer der

industriellen Anker, die wir hier haben. Und deshalb ist es sie auch industriepolitisch von größter Bedeutung, ist es und für die Jobs in diesem Land von größter Bedeutung, für die heutigen und für die morgigen Jobs, und nicht nur direkt bei den Automobilunternehmen, sondern, Sie haben es ja erwähnt, Herr Wissmann, die Hersteller, die hier sind, dieben auch bei den Zulieferern, die hier sind. Das alles ist natürlich alles von außerordentlich groß und eben nicht nur ökonomischer, sondern damit auch gesellschaftlicher Relevanz, weil Deutschland seine Stabilität auch daraus zieht, dass unsere ökonomische Entwicklung anders als in einigen anderen europäischen Staaten über viele Jahre gesund geblieben ist. Und daran wollen wir auch mitwirken. Das sage ich ausdrücklich auch als Umweltressort: Wir stehen zum Automobilstandort Deutschland. Und das sagen Ihnen vermutlich auch noch sehr viel wichtigere Leute als ich: Minister, Vizekanzler, Kanzler, Ministerpräsidenten der unterschiedlichsten Couleure, auch bei einigen dann auch irgendwiewann überraschend.

Und ich glaube, genau an dieser Stelle liegt auch ein Stück des Problems, das wir haben: Dass Sie sich darauf verlassen können bei der deutschen Automobilindustrie, dass Sie Unterstützung aus der Politik haben, großzügige Unterstützung, manchmal vielleicht sogar fast bedingungslose Unterstützung, ist ein Phänomen über viele Jahrzehnte. Das ist nicht erst seit heute so. Und Aber ich glaube, das ist ein dünnes Eis für die Zukunft und eines, das noch dünner wird. Es kann nämlich – und nach meiner Beobachtung hat es das auch schon – zu strategisch schwerwiegenden Fehlschlüssen führen. Das gilt jedenfalls, ich kann das zwar nicht für das gesamte politische Spektrum sagen aber dies gilt jedenfalls, ganz gewiss für die umweltpolitischen Anforderungen. Und da erlebe ich das auch nach wie vor so: Ich sehe zwar, dass sich am Horizont da etwas ändern könnte, dass überwiegend der Ansatz der Automobilindustrie ist aber nach wie vor erst einmal abwehrend ist, zumindest mal mindestens defensiv, um den regulierungsfreien Raum so groß wie möglich zu halten. Das Es ist an sich nicht zu kritisieren, und nicht mehr zu machen, als man muss, und wie wir erlebt haben, eben manchmal auch ein bisschen weniger oder deutlich weniger. Aber es führt zu grundlegenden Problemen, die wir heute ja auch sehr deutlich sehen.

Das gilt ausdrücklich natürlich nicht wie der Rasenmäher über für alle und alles. Ich weiß, dass es Spitzenprodukte gibt, die ihresgleichen suchen auf der Welt, das will ich überhaupt nicht hintanstellen. Aber ich spreche über das System „Auto“ insgesamt und das, was wir mit diesem System beim Auto erreichen müssen. Deshalb will ich heute auch gar nicht ausdrücklich einen den Schwerpunkt auf das Thema Abgasskandal legen. Hier hat Minister Dobrindt die Weichen gestellt, hat die Kommission eingesetzt, es werden Untersuchungen durchgeführt, und da will ich im Augenblick auch diesen Prozess abwarten. Ich kann nur hoffen, dass alle in Politik, in Behörden und Industrie das Gebot der Stunde wirklich erkannt haben, und das lautet: Klarheit und Wahrheit. Sonst wird man nicht wieder die Oberhand gewinnen.

Was ich aber heute ausführen will oder und wozu ich sprechen will, sind drei Themen: Zwei Kernprobleme, die ich sehe mit Bezug auf den Umweltschutz, und eine Kernlösung. Das erste Thema ist die meiste Luftreinhaltung. Herr Präsident, Sie haben das auch schon angesprochen. Wir haben bei den Partikeln, beim Feinstaub-Emissionen schon durchaus Fortschritte gemacht, auch beachtliche Fortschritte. Da sieht man jetzt, dass Dinge auch greifen. Es gibt zwar noch Probleme, aber wir haben die Dinge auf einen guten Weg gebracht. Wo wir noch hinterherlaufen, das ist das auch schon angesprochene Problem NO_x. Wir haben noch an 60 Prozent der verkehrsnahen Messstellen NO₂-Grenzwertüberschreitungen, und das ist ja auch der Grund für das Vertragsverletzungsverfahren, das die Europäische Kommission gegen Deutschland angestrengt hat. Ich will das aber gar nicht auf diese legalistische Ebene heben. Selbst wenn die EU kein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet hätte, hätten wir ja ein Problem. Wir brauchen gesunde Luft in den Innenstädten. Das ist die Aufgabe des Bundesumweltministeriums, der Landesumweltministerien und der Verantwortlichen in den Kommunen, dies für die Bevölkerung sicherzustellen. Und dazu brauchen wir ein weiteres Umsteuern insbesondere im Straßenverkehr.

Wir haben mit RDE jetzt den richtigen Weg beschritten. Und den kannten wir auch schon, und den haben wir auch schon gemeinsam besprochen, bevor es den Abgasskandal gegeben hat. Das ist leider so, dass es hier eine Vermengung in der öffentlichen Kommunikation ergibt, und da sind wir in keiner

ganz-anderen Situation als Sie, das, was man als systematisches Problem vorher schon erkannt hatte und was man mit RDE auf den Weg gebracht hatte, vermengt zu sehen mit dem, was aus krimineller Energie heraus nicht in Ordnung gewesen ist. Wir bemühen uns, diese beiden unterschiedlichen Paar Schuhe deutlich zu machen, aber wir wissen auch, dass das in der Gesellschaft schwer rüberzubringen zu vermitteln ist.

Ich will Ihnen aber auch sagen, und das ist Teil einer der Ankündigung, dass ich nicht um den heißen Brei herumreden will, ich habe auch bei RDE wieder die Erfahrung gemacht, die ich oben schon beschrieben habe, zunächst des Abwehrens und des Defensiven. Wir haben bis in die Stunde der Entscheidung zu den RDE-Compliance-Faktoren in Brüssel Telefonanrufe quer durch Europa erlebt, bis in die Spitzen der jeweiligen Staaten hinein, dass alles unterhalb von 2,5 kurzfristig als Compliance-Faktor dazu führen wird, dass jedenfalls in Deutschland an zwei, drei Standorten die Lichter ausgehen werden. Alles unterhalb von 2,5. Am Abend, als dann entschieden war nach der Entscheidung, war die Reaktion, dass 2,1 „durchaus ambitioniert“ ist. Also wenn ich das mal mit „Lichter ausgehen“ vergleiche, dann muss ich sagen, ist das wieder einmal erkennbar übertrieben gewesen. Jedenfalls haben Sie einen Vorhaltewinkel, einen Puffer da eingebaut, der nicht dazu führt, dass die Politik zukünftig vertrauen wird, dass das, was gesagt wird, auch absolut stimmt. Und vermutlich, und das ist die zweite Schlussfolgerung, die ich ziehe, vermutlich wäre auch weniger als 2,1 gegangen, vermutlich sogar unter der 2, wie es gerne das Umweltministerium ja gerne gesehen hätte.

Nochmals, ich glaube, das kann so auf Dauer nicht gutgehen, und ich freue mich deshalb, aus Ihren Worten herauszuhören, Herr Präsident, was auch was das Thema Typpengenehmigung angeht, Herr Präsident, dass Sie sich diesen Anforderungen stellen, dass Sie offen sind. Wie wir das genau auf europäischer Ebene eben regeln, diskutieren wir im Augenblick in Brüssel. Auch wir, auch Deutschland, ist daran interessiert, dass wir schlanke Regelungen bekommen, die aber wirken. Ich habe das das-gerade im Umwelttrat so vertreten. Und auf die Vorhaltung anderer Minister aus europäischen Staaten, die gerne einen politischeren Prozess sehen würden bei der Typpengenehmigung, mit aller Vorsicht gesagt: Mein Eindruck war nicht, dass wir zu wenig Einfluss von Politik hatten und zu viel technische Betrachtung,

sondern eher umgekehrt. Ich glaube, dass wir mit dem bestehenden Instrumentarium in Brüssel durchaus auch bürokratieschlanke Lösungen finden können, die gleichzeitig aber auch die Wirksamkeit von besprochenen Maßnahmen sicherstellen müssen.

Im Kern geht es beim Thema Luftreinhaltung, Sie haben das angesprochen, Herr Wissmann, um die Frage der Zukunft des Diesels. Und ich sage ausdrücklich, das Umweltministerium hat zu keinem Punkt gesagt, es gibt gäbe keine Zukunft für den Diesel. Und ich habe bei den Formulierungen, auch als wir unter Stress gestanden haben, selbst mit Hand angelegt, dass daies präzise formuliert ist. Und wir haben immer gesagt, die Zukunft des Diesels hängt davon ab, ob er wirklich saubermachern ist. Diese Fragen müssen nun die Hersteller beantworten. Die können wir nicht beantworten. Wenn das gelingt, ist das in Ordnung, wenn das nicht gelingt oder wenn das in bestimmten Segmenten nur zu zu hohen Kosten gelingt, dann wird man über Alternativen nachdenken müssen.

Damit bin ich auch beim Thema Klimaschutz, weil dieser Trade-off ja auch von Ihnen herausgestellt wird, und er in gewisser Weise ja auch besteht. Wir wissen, dass die Energieeffizienz und die CO₂-Bilanz beim Diesel durchaus vorteilhaft ist, jedenfalls auf der jetzigen technologischen Basis. Wir glauben aber nicht, dass das starr ist. Wir glauben, dass auch dort mehr möglich ist. Aber jedenfalls in einer Zeitpunktbetrachtung ist das zutreffend.

Nun würde ich gerne noch ein paar Sätze zum Thema Klimaschutz in der längeren Perspektive sagen. Wir reden ja jetzt demnächst auch über die Zeit der 20er-Jahre, und wie die CO₂-Regulierung dort sein wird. Ich habe schon eine ungefähre Vorstellung, wie die Rollen da verteilt sein werden, und verstehe das auch ohne schon jetzt, dass Sie für weniger strenge Grenzwerte antreten werden. Wir werden für strengere Grenzwerte antreten. Das war in der Vergangenheit so, und das wird auch zukünftig so sein. Ich glaube aber, dass wichtiger als diese Debatte selbst sein wird: Wie sieht eigentlich die noch etwas längerfristige Zukunft aus? Die Automobile werden langlebiger, zum Glück, sage ich. Damit ist es so, dass wir mit einer Kaufentscheidung in einem Jahr X noch über den Zustand 15 bis 20 Jahre später mitentscheiden, 15 bis 20 Jahre später mitentscheiden. Da kann ich nur den Rat geben, die Beschlüsse, die wir

in Paris auf der Klimakonferenz getroffen haben auf der Klimakonferenz, sehr genau anzusehen und sehr ernst zu nehmen. Wir werden in diesem Jahrhundert zu einer Dekarbonisierung der Weltwirtschaft kommen, das hat die Kanzlerin zum Glück auch im G7-Kontext durchgesetzt. Und das wird für die Industriestaaten eine weitgehende Dekarbonisierung bis zur Mitte des Jahrhunderts bedeuten. Und dann ist es letztlich völlig egal, ob dann noch 5 Prozent oder 10 Prozent der Restemission mit seinem Tun landen wird. Da sitzen dann übrigbleiben. Ich kann keine Branche raten, darauf zu setzen, dass man genau in dem Feld dieser Restemission mit seinem Tun landen wird. Da sitzen dann andere, etwa Landwirtschaft, oder prozessbedingte Emissionen aus der Industrie, die auch mit größtem technischem Aufwand einfach intrinsisch nicht vermieden werden können. Und deshalb muss man sich an diesem starken Ziel der Dekarbonisierung orientieren. Und daraus ergibt sich dann einerseits auch eine etwas größere Gelassenheit für die vielleicht ganz kurzfristigen Auseinandersetzungen, aber eine umso größere Anspannung, wenn es darum geht, sind ob wir eigentlich auf dem richtigen Weg für die Fahrzeugflotte der Zukunft sind. Ich bin davon überzeugt, dass wir alsbald darüber diskutieren werden, wie, können wir eigentlich dazu kommen und mit welchen Schritten können wir dazu hinkommen, dass der CO₂-Flottenverbrauch für die Neuwagenflotte im Jahre 2030 null oder zumindest nahe null ist, weil diese Fahrzeuge dann auch noch bis ins Jahr 2050 fahren werden.

Damit bin ich bei meinem dritten Punkt, nämlich der Kernlösung. Sie haben es angesprochen, Herr Präsident, das ist das Thema Elektrifizierung des Automobilverkehrs. Ich bin fest davon überzeugt, absolut fest davon überzeugt, dass wir es ohne die Elektrifizierungen nicht hinkriegen schaffen werden. Das betrifft hier steht die reine Elektromobilität batterieelektrische, das steht im Augenblick derzeit natürlich besonders in der Diskussion im Fokus. Und ich verstehe auch, dass Diskussionen um andere Formen, nämlich Power to Liquid und Power to Gas, im Augenblick eben nicht so stark unterstrichen werden in der Kommunikation, weil es davon ablenkt, dass wir jetzt endlich mal den Fortschritt bei batterieelektrischen Antrieben machen müssen. Aber ich weise darauf hin, dass auch PTL und PTG werden in den Antrieben eine große Bedeutung haben werden, um aus dem regenerativen Stromüberschuss, der zu Grenzkosten von null oder nahe Null zur Verfügung stehend wird oder nahe null zur Verfügung stehen wird, Vorzüge, Vorteile für die Antriebstechniken der Zukunft zu machen. Das ist insbesondere dann auch für den

Schwerlastverkehr, aber auch wenn ich außerhalb Ihrer Branche gucke schaue, für den Flugverkehr von entscheidender Bedeutung.

Jetzt im Augenblick haben wir die Diskussion über batterieelektrische Fahrzeuge. Sie wissen, ich denke, Sie wissen, dass unser Haus sich Frau Hendricks sich sehr früh, ich glaube sogar als erstes Kabinettsmitglied, für Kaufprämien ausgesprochen hat. Wir sind in anhaltenden Diskussionen innerhalb der Bundesregierung darüber. Ich kann auch jetzt hier noch nichts anderes sagen. Ich kann Ihnen nur sagen, was ich will, das ist eine Kaufprämie, eine gegenfinanzierte Kaufprämie. Wir haben unser Modell vorgelegt. Wir hätten gerne ein Bonus-Malus-System. Wir können auch mit verschiedenen Varianten von Mineralsteuerrhöhungen, Diesel- oder auch Breit, leben. Am Ende würde sich aus dem Umweltministerium aber auch niemand von der Brücke stürzen, wenn es eine Haushaltsfinanzierung gäbe, auch wenn das nicht unser Lieblingsmodell ist. Nur: Es muss entschieden werden. Ich kann nur davon abraten und sage das auch meinem Kollegen – und übrigens, wenn ich mir das erlauben darf, auch gegenüber dem Kanzleramt –, dass jeder Tag, der ins Land zieht, den Kauf-Attentismus nur weiter anteuert befeuert. Das kann in niemandes Interesse sein. Und deshalb hoffe ich, dass wir die entscheidende Weichenstellung jetzt, wie wir die Kaufprämie gegenfinanzieren, jetzt zügig erreichen werden. Ich bin davon überzeugt, wenn wir diesen Schritt mit großer Energie gehen, dass das industriepolitisch für Deutschland interessant ist, dass es auch das Potenzial hat, die unterschiedlichen Interessen von Umweltpolitik und Automobilwirtschaft zusammenzubringen. Wir können das hinkommen. Dazu müssen wir uns alle ein bisschen bewegen. Aber mit Bewegung kennen Sie sich ja gut aus. In diesem Sinne freue ich mich auf die weitere Zusammenarbeit. Und die wird von unserer Seite weiterhin in aller Verbundenheit gestaltet sein, auch wenn das nicht immer auf jeden der ersten Blick zu sehen ist.