

Rede

Sigmar Gabriel

Bundesminister für Wirtschaft und Energie

Branchendialog Automobilwirtschaft

am 10.06.2014

Uhrzeit der Rede: 19:00 Uhr

in Raum K3 im BMWi in Berlin

Redezeit: 15 Minuten

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: Beginn der Rede!

Sehr geehrte Herren

Vorstandsvorsitzende, Vorstände und
Geschäftsführer,

sehr geehrte Herr [REDACTED] [*Präsident
VDA*],

sehr geehrter Herr [REDACTED] [*GF VDA*],

sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, dass Sie meiner
Einladung zum Start unseres
Branchendialogs gefolgt sind.

Ein deutscher Wirtschaftsminister
muss das kaum betonen: Die
Automobilindustrie ist für unser Land
sehr wichtig!

Sie bildet den Kern des Industrielandes Deutschland und sichern uns eine starke wirtschaftliche Stellung: An den jeweiligen Standorten im Land, aber vor allem auch in der Welt [*Zuletzt knapp 360 Mrd. € Jahresumsatz (inkl. Zulieferern), davon knapp 2/3 im Ausland; gut 740.000 Beschäftigte*].

Kein anderes Produkt steht so sehr für das Gütezeichen „Made in Germany“.

Die Automobilbranche ist zudem ein Eckpfeiler unserer Sozialen Marktwirtschaft. Mitbestimmung, Betriebsverfassung, Tarifautonomie, Sozialpartnerschaft, anständige Löhne – all das ist in der Automobilindustrie weit verbreitet und hoch geschätzt.

Diese Stärke, auf die von überall mit Bewunderung und durchaus auch mit ein wenig Neid geschaut wird, wollen wir unbedingt sichern und auch ausbauen.

Das heißt zuerst, dass wir weiterhin bei Technik und Qualität die Nase vorn haben.

Da hilft es, wenn wir uns regelmäßig zu den wichtigsten Trends und Herausforderungen austauschen. Zu den wichtigsten zählen, so denke ich, derzeit vor allem folgende

Themen(blöcke):

- die Reduzierung des CO²-Ausstosses von Kraftfahrzeugen und die E-Mobilität;
- sowie das automatisierte Fahren und die Digitalisierung in der Autoindustrie; den meisten auch unter dem Stichwort Industrie 4.0 bekannt.

Sehr geehrte Damen und Herren,
das Thema Elektromobilität gewinnt nicht zuletzt deshalb an Bedeutung, weil es ein wichtiger Baustein unserer energie- und klimapolitischen Strategie ist. Wir haben hier ehrgeizige Ziele *[laut NEP ist der Pkw-Verkehr für 14 Prozent der CO²-Emissionen verantwortlich]*.

Nicht ohne Grund haben wir deshalb bereits zu Zeiten der letzten Großen Koalition durch das Integrierte Energie- und Klimaprogramm (IEKP) den Grundstein für die Förderung der Elektromobilität in Deutschland gelegt.

Klar ist: Es gibt keinen Schalter zur Elektromobilität, den man einfach umlegen kann.

Ihre Unternehmen haben beim Umstieg auf emissionsarme Antriebsformen enorme technologische Entwicklungssprünge zu meistern.

Daraus ergeben sich aber auch ökonomische Chancen, wenn dieser Leitmarkt optimal genutzt wird [*laut McKinsey ist im Jahr 2020 mit einem weltweiten Marktanteil von bis zu 33 Prozent bei Neufahrzeugen zu rechnen (= weltweites Umsatzvolumen von 470 Mrd. €, davon ¼ reine E-Autos und ¾ Hybrid)*]. Deshalb engagieren Sie sich ja auch intensiv in diesem Bereich und planen, wie ich hörte, bis Ende 2014 „rund 15 Elektro-Serienmodelle auf den Markt“ zu bringen [*laut [REDACTED], als Plug-in-Hybrid, Range Extender oder rein batteriebetriebenes Fahrzeug, Handelsblatt berichtete im Mai über 16 Modelle*].

Wichtig für Ihren Erfolg ist, dass wir als Politik die richtigen Rahmenbedingungen schaffen.

Es geht einerseits darum, den Ordnungsrahmen richtig zu setzen, denn Grenzwerte oder andere Standards haben sich in der Vergangenheit immer wieder als Innovationstreiber erwiesen und mittel- und langfristig zu

Wettbewerbsvorteilen geführt [*wer weiß, ob es im Automobilbereich sonst den geregelten Drei-Wege-Katalysator, schwefelarmen Dieselkraftstoff oder bleifreies Benzin gegeben hätte*].

Andererseits muss man dabei selbstverständlich im Rahmen des Machbaren bleiben. Es geht nicht um ein Spiel nach dem Motto „wer bietet weniger“, sondern um die Zukunft des Automobilstandortes Deutschland.

Mir ist klar, dass man Verbrennungsmotoren nicht unbegrenzt effizienter machen kann

[Daimler spricht von noch 10-15 Prozent unter erheblichen Kosten].

Zudem habe ich als Umweltminister die erste Verordnung zur CO₂-Reduktion verhandelt. Da habe ich erlebt, dass versucht wird, mittels der Umweltvorgaben Wettbewerbspolitik durch die Hintertür zu machen. So geht's natürlich nicht.

Ich denke, dass die neue CO2-Regulierung durch die EU hier ein guter Kompromiss ist [*EP stimmte der Einigung am 25.2.14 zu. Demnach gilt 95 Gramm CO2/km ab 2021 gegenüber 130 Gramm im Jahr 2015*].

Der deutschen Automobilindustrie bieten die [*ggü. dem ursprünglichen KOM-Vorschlag leicht verbesserten*] neuen Grenzwerte und speziell auch die „Supercredits“ [*Fahrzeuge mit einem CO2-Ausstoß von weniger als 50 Gramm können mehrfach auf die Flotte angerechnet werden*] die Chance, ihre technologische Stärke weiter auszubauen und mehr Autos mit klimaschonenden Motoren auf den Markt zu bringen.

Ich weiß, dass es nicht für alle Hersteller ein Spaziergang wird, den CO₂-Ausstoß innerhalb von fünf Jahren um 27 Prozent zu senken [*von 130 auf 95 Gramm*]. Gleichzeitig glaube ich aber, dass Sie für den Erfolg die besten Voraussetzungen haben:

- Bei den relativen CO₂-Einsparungen liegen deutsche Autos oft vorne – auch bei den größeren Modellen;
- Innovationen werden immer von oben – also vom Premiumsektor – nach unten gereicht;
- Zudem gehört die deutsche Automobilbranche traditionell zu den forschungsintensivsten Bereichen [*laut VDA gut 20 Mrd. € FuE-Ausgaben jährlich*].

Wir haben also sehr gute Voraussetzungen, auch ambitionierte Grenzwerte zu erreichen. Wir werden aber bei der Diskussion über neue Reduktionsziele weiter darauf hinwirken, dass die EU-Vorgaben stets im Rahmen des Möglichen bleiben. Insbesondere müssen wir uns anschauen, ob die Regulierung im Bereich PKW einfach auf die LKW übertragen werden kann.

*Sehr geehrte Damen und Herren,
der Markthochlauf der umweltfreundlichen Elektrofahrzeuge ist in greifbare Nähe gerückt. [Die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) unterscheidet zwischen der Marktvorbereitungsphase (bis 2014), der Markthochlaufphase (2015 bis 2017) und dem Massenmarkt (ab 2018).]*

Wir müssen nun gemeinsam die nächsten Schritte machen, um in Zukunft dauerhaft auf dem Massenmarkt erfolgreich zu sein.

Dafür haben wir noch ein bisschen Arbeit vor uns. Denn zwar wurden von Januar bis April dieses Jahres 3.191 Elektroautos [*batteriebetrieben und Plug-In-Hybride*] neu zugelassen, was einem Plus von 63 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht [*laut VDA*].

Jedoch fahren bislang insgesamt erst ungefähr 18.000 Elektroautos auf deutschen Straßen [*laut Fachabteilung*].

Wir müssen die Elektroautos also noch besser auf die Straße bringen.

Wichtig ist dabei ganz sicher der Preis. Dafür sind u.a. Fortschritte bei Batteriezellfertigung in Deutschland notwendig.

Neben dem Preis sind weitere Anreize für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen möglich: Für den privaten Gebrauch kommen dafür die Öffnung von Busspuren für E-Fahrzeuge, gesonderte Parkflächen, die Erlaubnis von Fahrten durch Fußgängerzonen oder in Kur- und Klinikgebieten [*Teil der Diskussion über das Elektromobilitätsgesetz*] o.ä. in Frage.

Im gewerblichen Bereich wiederum ist mein Ziel eine **konzertierte Beschaffungsinitiative von Bund und Ländern**, um eine öffentliche Signalwirkung zu erreichen.

Thematisieren werde ich das auf der „Nationalen Konferenz“ im Mai 2015
[*Bund gemeinsam mit Ländern und Kommunen*].

Außerdem werde ich mich beim Finanzminister für die **Einführung einer Sonder-Afa** für gewerblich angeschaffte Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben einsetzen.

Daneben stehen wir vor folgenden Aufgaben: Erstens geht es darum, die Rahmenbedingungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität zu verbessern. Darum kümmern wir uns im BMWi intensiv:

- Wir setzen die „EU-Richtlinie zum Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ in nationales Recht um;
- wir wollen rasch [*Ziel: Innerhalb von 12 Monaten*] die Ladestecker-Standards [*Einigung auf europäischer Ebene im März 2014*] umsetzen und so schnell Investitionssicherheit schaffen;

- zudem haben wir ja bereits am 7. April unser gemeinsames Forschungsprojekt für Schnellladeeinrichtungen entlang von Autobahnachsen und in Metropolen eingeweiht [*In dem vom BMWi geförderten Forschungsprojekt wollen die Automobilhersteller BMW, Daimler, Porsche und VW, der Deutsche Genossenschafts-Verlag eG, das Energieversorgungsunternehmen EnBW Vertrieb GmbH, das Institut für Arbeitswissenschaft und Technologiemanagement IAT der Universität Stuttgart und die RWTH Aachen University den Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur innerhalb Deutschlands voranbringen. Einweihung am 7.4. durch Frau PSt [REDACTED].]*]

Auch die Einbindung von Elektrofahrzeugen in „smart home“-Konzepte wird immer wichtiger.

Voraussichtlich im nächsten Jahr wird die Bundesregierung *[im Elektromobilitätsgesetz II]* baurechtliche Anpassungen vornehmen.

[Elektromobilitätsgesetz I der beiden Ressorts BMVI und BMUB betrifft die Kennzeichnung dieser Fahrzeuge als Grundlage für eine Privilegierung.]

Ladeeinrichtungen sollen auch in Mehrfamilienhäusern problemlos installiert werden können.

Um hier einen weiteren Anreiz zu setzen, prüft die Bundesregierung gerade, ob Aufwendungen für eine Ladestation des Arbeitgebers am Wohnort des Arbeitnehmers als Betriebsausgabe abziehbar sind.

Damit sich Elektromobilität flächendeckend durchsetzen kann, müssen aber nicht nur die Ladepunkte in ausreichender Menge vorhanden sein. Vor allem auch muss das Laden anbieterübergreifend möglich sein [*laut Daimler gibt es mittlerweile 230 Betreiber von Ladestationen und dadurch ein Chaos von Steckern, Bezahlssystemen und Standards*].

Die Grundvoraussetzung dafür ist die Interoperabilität bei Authentifizierungs- bzw. Bezahlssystemen, damit europaweit problemlos geladen und abgerechnet werden kann.

Ich fände es eine sehr gute Idee,
wenn die Industrie selbst ein
anbieterübergreifendes Angebot für
gegenseitig abrechenbare
Ladeleistungen schaffen könnte –
ohne gesetzliche Vorgaben.

*[Industrie ist zuversichtlich, dass sie bis zum Sommer
2014 eine (ggfs. sogar europaweite)
Kooperationsvereinbarung der
Abrechnungsplattformen für Ladeleistungen
abschließen kann.]*

Was mir im Themenkomplex
Elektromobilität noch wichtig ist: Die
Integration der Elektromobilität in das
zukünftige Energiesystem.

Elektromobilität kann als Bindeglied zwischen der Stromerzeugung durch erneuerbare Energien und dem Verkehrssektor einen Beitrag zur Erhöhung der Systemintegration erneuerbarer Energien leisten und damit die Kosteneffizienz erhöhen.

Auch an diesem Thema arbeiten wir mit Nachdruck, z.B. im Rahmen des Forschungsprogramms „Schaufenster Elektromobilität“ und anderer Technologieprogramme.

Sehr geehrte Damen und Herren,
der zweite Themenblock, über den wir heute sprechen sollten, ist Industrie 4.0, also Automatisierung und Digitalisierung.

Bremsen, beschleunigen, lenken, all das können Autos heute schon ohne Zutun des Fahrers.

Wenn alles gut läuft, dann kann das automatisierte Fahren den Alltag erleichtern [*ferngesteuertes Einparken, Autopilot o.ä.*]. Vor allem kann es dabei helfen, Unfälle zu vermeiden [*dank Umfeldererkennung, Spurhalteassistenten etc.*].

Dafür muss aber die Technik einwandfrei funktionieren, sonst wird es gefährlich. Um das zu sichern, muss die Zusammenarbeit zwischen Herstellern, Zulieferern und Forschung optimal organisiert sein.

Und natürlich ist bei der Automatisierung die Verarbeitung von gigantischen Datenmengen erforderlich. Deswegen spielen die Themen Datenschutz und Datensicherheit auch bei der Vernetzung von Mobilität eine wichtige Rolle.

Wie bei allen Fragen rund um das Stichwort Digitalisierung und Industrie 4.0 gibt es einerseits zahlreiche Chancen, vor allem auch ökologische und ökonomische *[laut Studie von Fraunhofer und Bitkom ist hierdurch allein in der Automobilindustrie eine zusätzliche Wertschöpfung von 15 Mrd. € bis 2015 möglich]*. „Connected Car“ ist ein großer Schritt hin zum ressourcenschonenden und zeitsparenden Verkehr der Zukunft.

Gleichzeit stellen sich aber auch große Herausforderungen: In Kombination mit Smartphones und Big Data gewinnt der Schutz personenbezogener Daten erheblich an Bedeutung.

Sehr geehrte Damen und Herren,
das sind die Themen, über die wir sprechen sollten. Ich bin gespannt auf Ihre Meinung dazu. Und auch auf Ihre Ergänzungen.

Ich könnte mir vorstellen, dass manche im Zusammenhang mit der E-Mobilität auf das Thema Leichtbau zu sprechen kommen.

Ich weiß um die Bedeutung dieser Frage. Und unsere EEG-Reform haben wir ja auch deshalb auf den Weg gebracht, weil wir wollen, dass Sie Ihre Karbonwerke oder ähnliches bei uns bauen und nicht wegen der hierzulande hohen Energiekosten in den USA.

Und auch die Internationalisierung des Handels könnte von Interesse sein. Sie wissen, dass ich Sie dabei unterstütze, insbesondere durch die Pflege der internationalen Beziehungen und das Engagement für freien Handel.

Ganz besonders konzentrieren wir uns hierbei auf China, Japan und die USA [*TTIP, ggf. auch Russland ansprechen, letztes Jahr hat es dort einen Absatzrekord gegeben*].

Gerade China ist ein enorm wichtiger, weil stark wachsender Markt [*dort in diesem Jahr voraussichtlich 18 Mio. verkaufte Pkw; in 2025 dann sogar 35,5 Mio. (Quelle: CAR-Institut Uni Duisburg-Essen)*]. Deshalb mache ich mich bei jeder Gelegenheit gegen dortige protektionistische Maßnahmen stark [*Joint Venture Zwang; für importierte E-Autos gibt es keine Subventionen, für in China gebaute schon*].

Und ich denke, dass sich letztlich auch die große Zuneigung der Chinesen gegenüber deutschen Autos und die chinesischen Umweltprobleme zugunsten der Qualität und Effizienz deutscher Autos auswirken werden.

Branchendialog

Sehr geehrte Damen und Herren,
damit sind die aus meiner Sicht wichtigsten Herausforderungen benannt.

Meine Idee ist, dass wir darauf aufbauend nach der Sommerpause einen Branchendialog ins Leben rufen. Und zwar gemeinsam mit den Gewerkschaften.

Ziel dieses Branchendialogs ist es, ein „Aktionsprogramm Automobilwirtschaft in Deutschland“ zu erarbeiten. Dies soll dann als Diskussionsgrundlage für unsere weiteren Treffen dienen.

Mein Vorschlag wäre, darin, analog zu meinen Ausführungen gerade eben, sechs Kernthemen zu behandeln:

- (1) Sicherung der Innovationsfähigkeit der Automobilindustrie, vor allem im Premiumbereich;
- (2) Vernetzte Mobilität, Digitalisierung und vernetztes Fahren (Industrie 4.0);
- (3) Internationalisierung der Automobilindustrie;

...

- (4) Elektromobilität, insbesondere die Frage, wie wir die Marktnachfrage stärken können;
- (5) CO₂-Reduktion im Verkehrssektor; sowie
- (6) die Verbesserung der Zusammenarbeit auf EU-Ebene.

Ich fände es gut, wenn wir gemeinsam an diesem Arbeitsprogramm arbeiten würden, in einem Jahr dazu zu einem weiteren Branchendialog zusammenkommen und dann mit der Weiterentwicklung des Programms beginnen.

In diesem Sinne freue ich mich jetzt auf die Diskussion, vielen Dank!