

„Mobilität, Gebäude, Kommunikation – Vernetzte Innovationen für neues Wachstum“

Kompetenzzentrum Deutschland 2011

Wirtschaftsrat der CDU e.V.

Freitag, 18. März 2011 in Berlin

Podium I New Mobility – Innovative Antriebstechnologien für die Mobilität von morgen

STATEMENT

Matthias Wissmann

Präsident des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Die Ziele des Klimaschutzes, die Endlichkeit fossiler Brennstoffe und die weltweit zunehmende Urbanisierung sind Herausforderungen, die die Gestaltung der Mobilität und somit auch die Entwicklung der Fahrzeuge von morgen bestimmen.

Auf absehbare Zeit wird die Fahrzeugflotte zunächst noch von klassischen Verbrennungsmotoren geprägt sein. Deshalb bleibt es eine zentrale Aufgabe, Benzin- und Diesel weiter zu optimieren – Effizienzverbesserungen von rund 25 Prozent sind hier erreichbar.

Parallel hierzu werden alternative Antriebe und Kraftstoffe an Bedeutung gewinnen. So wird die deutsche Automobilindustrie in den nächsten drei bis vier Jahren zehn bis zwölf Mrd. Euro in alternative Antriebe investieren.

Ein Element der Nachhaltigkeitsstrategie der Automobilindustrie bilden Biokraftstoffe – vor allem solche der zweiten Generation. Gerade auch in den Bereichen des Straßenverkehrs, in denen eine Elektrifizierung auf absehbare Zeit nicht möglich sein wird – etwa bei schweren Lkw im Fernverkehr – sind sie auch längerfristig eine interessante Option.

Als eine Brücke zu Null-Emissionsfahrzeugen kann der Hybridantrieb gesehen werden, der gerade im Stadtverkehr mit dem hohen Anteil von Stop-and-Go-Phasen hilft, Kraftstoff einzusparen und Emissionen zu vermindern. Der Genfer Automobilsalon 2011 hat gezeigt, dass sich die Hybridisierung des Antriebsstrangs längst nicht mehr auf einzelne Modelle beschränkt, sondern über alle Fahrzeugklassen erstreckt.

Langfristiges Ziel bleibt das Null-Emissionsfahrzeug. Ohne Zweifel hat der Elektroantrieb durch seinen hohen Wirkungsgrad dabei ein großes Potenzial für den effizienten Energieeinsatz, gerade auch in Ballungszentren. Gleichwohl gibt es beim Thema Elektromobilität noch eine Fülle von Aufgaben zu erledigen etwa mit Blick auf die Alltagstauglichkeit, Kosten und Lebensdauer der Batterie, die internationale Standardisierung, den Aufbau einer Lade-Infrastruktur oder die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen. Auch wenn künftig die Kosten der Batterien durch Forschung und Entwicklung sowie Serienfertigung sinken werden, wird ein Elektrofahrzeug mehr kosten als

ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Damit sich das Elektrofahrzeug durchsetzen kann, muss diese Lücke zunächst z. B. durch ordnungspolitische und steuerliche Maßnahmen geschlossen werden.

Es gilt aber auch, Deutschland als Entwicklungs- und Produktionsstandort für Elektromobilität attraktiv zu machen. Die Industrie will keinen Subventionswettbewerb, aber ein „level playing field“. Wir brauchen vergleichbare Wettbewerbsbedingungen, damit die Unternehmensentscheidungen für den Standort Deutschland und seine Beschäftigten getroffen werden können.

Die Diskussion über die Antriebe der Zukunft muss technologieoffen geführt werden. Die deutsche Automobilindustrie setzt sich für alternative Antriebe insgesamt ein, das heißt für Hybrid-, Elektro- und Wasserstofftechnologie inklusive der Brennstoffzelle. Niemand kann heute schon mit absoluter Sicherheit sagen, welche Antriebsart sich langfristig durchsetzen wird.