

aktuell ¹⁴⁸

Mitgliedermagazin des Bundesverbandes Deutscher Volks- und Betriebswirte

S. 04

**Im Gespräch mit
Hildegard Müller, VDA**

S. 06

**Ad-hoc-Erstberatung
zur Corona-Krise**

S. 08

**Das letzte Wort: Lade
ich mein Elektroauto
künftig zuhause?**

Antivirus

Herunterfahren und Neustart





„Der Schwerpunkt liegt klar auf E-Mobilität“

Am 6. März 2020, wenige Wochen nach ihrem Amtsantritt traf bdvb-Präsident Willi Rugen auf die neue VDA-Präsidentin Hildegard Müller. bdvb aktuell war dabei.

bdvb aktuell: Frau Müller, Sie haben im Februar das Amt der VDA-Präsidentin angetreten. Wie fühlt es sich an, an der Spitze des wichtigsten Industrieverbands Deutschlands zu stehen?

Müller: Es ist eine bewegte Zeit. Die Automobilindustrie steht vor einem grundlegenden Wandel und mir ist bewusst, wie groß die Herausforderungen sind – für die Branche, den Verband, und sicher auch für mich persönlich. Genau deshalb bin ich hier. Ich bin überzeugt davon, dass wir die Transformation, den Übergang zu emissionsfreien, sauberen Flotten, erfolgreich schaffen und auch die Digitalisierung offensiv angehen werden.

Was sind die wichtigsten Themen auf Ihrer Agenda?

Müller: Wir haben es mit mehreren Herausforderungen zu tun: einem härteren Wettbewerb angesichts schwächerer Märkte, Handelskonflikten und der Transformation zu CO₂-neutraler Mobilität. Hinzu kommen jetzt mit großer Dramatik die Auswirkungen des Coronavirus auf die Lieferketten. Allen diesen Aufgaben stellen wir uns. Ich bin sicher, dass die Mobilitätswende gelingen wird – mit und durch die deutsche Automobilindu-

strie, denn sie entwickelt die Technologien für Zero-Emission-Flotten, verdreifacht bis 2023 ihr Angebot an E-Autos und investiert bis 2024 rund 50 Mrd. Euro in die Entwicklung alternativer Antriebe. Hinzu kommen im selben Zeitraum 25 Mrd. Euro für Digitalisierung sowie vernetztes und automatisiertes Fahren.

Herr Rugen, auch Sie sind erst seit kurzem im Amt. Wie haben Sie Ihre ersten Monate als bdvb-Präsident erlebt?

Rugen: Grundlegenden Wandel, Digitalisierung und das Coronavirus gibt es nicht nur in der Automobilindustrie. Ich glaube, Frau Müller und ich haben mehr gemeinsam, als ich bisher dachte! (lacht) Entscheidend ist für mich, dass wir die vor uns liegenden Aufgaben mit Teamgeist und Gemeinschaftssinn anpacken. Mit diesem Ansatz bin ich bisher überall auf Zustimmung gestoßen, das macht natürlich Freude. Meine Hoffnung ist, dass ich viel von meiner Begeisterung weitergeben und in gemeinsame Erfolge ummünzen kann.

Frau Müller, Sie haben das Coronavirus angesprochen. Teilen Sie die Forderung des BDI nach einem „wirtschaftlichen Krisenmanagement der Bundesregierung“?

Müller: Das Coronavirus wirkt sich inzwischen spürbar auf die Prozesse und die Wertschöpfung in zahlreichen Betrieben entlang der Lieferkette aus. Wir rechnen nicht mit einem raschen Abklingen. Der VDA hat deshalb eine Task Force eingerichtet, die die verfügbaren Informationen sammelt, den Mitgliedsunternehmen zugänglich macht und als Ansprechpartner für Politik, Behörden und Öffentlichkeit zur Verfügung steht. Es ist sicher angebracht, in Szenarien zu denken. Von daher teilen wir die Grundhaltung des BDI. Im Übrigen ist die Bundesregierung ja schon sehr aktiv. Ich will aber auch betonen, dass der VDA als Arbeitgeber dieses Thema für seine Mitarbeiter natürlich genau so ernst nimmt. Wichtig ist jetzt, dass wir angemessen und zielgerichtet auf diese Herausforderung reagieren. Der VDA hat klare Forderungen an die Politik adressiert.

Rugen: Mit den bisherigen Maßnahmen, beispielsweise bei der Kurzarbeit, hat die Bundesregierung ein beherrztes und maßvolles Vorgehen gezeigt. Das finde ich gut. Sollte Corona noch tiefere Spuren ziehen, dann könnten weitere Liquiditätssichernde Maßnahmen notwendig werden. Grund-



Hildegard Müller ist seit Februar Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA). Zuvor war sie dreieinhalb Jahre Chief Operating Officer Grid & Infrastructure bei innogy SE.

sätzlich gehöre ich aber nicht zu den Ökonomen, die der Politik gleich Aktionismus abverlangen, wenn volkswirtschaftliche Bedingungen sich ändern. Globale Herausforderungen wie der Klimawandel oder jetzt die Corona-Krise können nicht gemeistert werden, wenn wir uns auf den Staat verlassen.

Stichwort Klimawandel: Was muss denn eigentlich passieren, damit die CO₂-Reduktion volkswirtschaftlich gelingt?

Rugen: Die größte Herausforderung sehe ich darin, genügend stabile erneuerbare Energieerzeugungskapazitäten in dem Tempo aufzubauen, wie wir Kohle und Atom abschalten. Wir brauchen leistungsfähigere Speicher und vor allem eine bessere Vernetzung mit dem Ausland, das über mehr grundlastfähige Erzeugungskapazitäten verfügt als wir – weil andere Länder Kohle und Atom nicht gleichzeitig abschalten. Wie die CO₂-Reduktion im Verkehrssektor gelingt, kann Frau Müller besser beurteilen.

Müller: Man muss unterscheiden: Im Zeitraum von 1990 bis 2018 ist die Straßenverkehrsleistung in Deutschland, also die Sum-

me von Personen- und Tonnenkilometern, um 89 Prozent gestiegen. Die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr haben dagegen im selben Zeitraum nur um 3 Prozent zugelegt. Mit dem Hochlauf der Elektromobilität wird der CO₂-Ausstoß noch weiter und deutlich zurückgehen. Aber dafür ist ein rascher, flächendeckender und nachhaltiger Ausbau der Ladeinfrastruktur nötig.

Viele Debatten kreisen um die Frage, ob man der batteriebetriebenen Mobilität oder der Technologieoffenheit den Vortzug geben sollte.

Müller: Der Schwerpunkt liegt klar auf E-Mobilität, nur so ist das EU-2030-Ziel erreichbar. Wir brauchen dringend mehr Engagement im Aufbau der Ladeinfrastruktur. Doch andere Optionen wie E-Fuels und Wasserstoff bleiben auf Agenda. Insbesondere für schwere Nutzfahrzeuge – hier liegt das EU-Ziel bei minus 30 Prozent – brauchen wir mittelfristig klimaneutrale E-Fuels und Wasserstoff. Wasserstoff und regenerative Kraftstoffe ergänzen die Elektromobilität dort, wo batterieelektrische Lösungen vor ökonomischen, ökologischen oder gesellschaftlichen Herausforderungen ste-

hen. Außerdem können E-Fuels zum Klimaschutz durch Maßnahmen an der Bestandsflotte ansetzen – gerade mit Blick auf den Green Deal ein nicht unwesentlicher Punkt! Ein weiterer wichtiger Baustein ist die freiwillige Anrechnung regenerativer Kraftstoffe auf die CO₂-Flottenziele. Dies kann im Reviewprozess der EU-Flottenregulierung eingeführt werden. Dafür werben wir.

Wird die Automobilindustrie in Deutschland ein großer Arbeitgeber bleiben?

Müller: Aktuell haben wir es mit einem Rückgang der weltweiten Pkw-Nachfrage zu tun. Darauf reagieren die Unternehmen, sie passen ihre Kapazitäten an. Zusätzlich müssen wir jetzt auch die Folgen von Corona berücksichtigen. Hinzu kommt ein technologischer Aspekt: Ein E-Auto hat weniger Teile als ein Verbrenner, daher werden weniger Mitarbeiter benötigt. Das ist ein herausforderndes Thema, das wir gemeinsam mit Politik und Gewerkschaften möglichst sozialverträglich abfedern wollen. Auf der anderen Seite suchen unsere Unternehmen gut ausgebildete IT- und Software-Ingenieure, da ist der Markt recht eng. Der Automobilstandort Deutschland bleibt attraktiv, wenn die Rahmenbedingungen stimmen und wir weiterhin auf Innovationswachstum setzen.

Rugen: Man muss dazu sagen, dass die Aussichten unserer Exportindustrie ganz allgemein durch die Wachstumsverlangsamung in Asien beeinträchtigt werden. Bisher sind die Auswirkungen kaum auf dem Arbeitsmarkt angekommen, weil wir in vielen Sektoren einen anhaltenden Fachkräftemangel haben – mit der Folge, dass Mitarbeiter auch in einer Schwächephase gehalten werden. Bei anhaltendem Rückgang kann sich das bald ändern.

Wo sehen Sie den Innovations- und Wirtschaftsstandort Deutschland in zehn Jahren?

Müller: Wenn alle ihre Hausaufgaben machen – Politik, Industrie, Gewerkschaften –, dann bin ich zuversichtlich, dass der Innovations- und Wirtschaftsstandort Deutschland im Jahr 2030 noch stärker und wettbewerbsfähiger sein wird als heute. Doch das ist kein Naturgesetz, sondern dafür muss tagtäglich hart gearbeitet werden.

Rugen: Das sehe ich genauso. Der Erfolg fällt nicht vom Himmel. Wir müssen unsere digitale Infrastruktur zügig aufrüsten, die Forscher im Land halten und überhaupt für Fachkräfte aus aller Welt deutlich attraktiver werden. Dann hat Deutschland gute Chancen, auch in zehn Jahren und hoffentlich noch lange darüber hinaus zu den führenden Standorten zu gehören.