



Interviews

Datum: 04.09.2023

Jasper Barenberg im Gespräch mit Hildegard Müller

Jasper Barenberg: Am Telefon ist Hildegard Müller, Präsidentin beim Verband der Automobilindustrie. Schönen guten Morgen, Frau Müller.

Hildegard Müller: Guten Morgen, Herr Barenberg.

Barenberg: Wir haben es gerade noch mal gehört. Hersteller aus China treten in München bei der Messe mit einem großen Selbstbewusstsein auf. Ziehen Hersteller aus China, aber auch andere Konkurrenten gerade an den deutschen Autobauern vorbei?

Müller: Nein. Ich glaube, da brauchen wir keine Sorge haben. Wir haben über 300 Weltneuheiten, die präsentiert werden. Die Deutschen sind ganz vorne mit dabei. Wir sind sehr leistungsfähig und ich bin ganz sicher, dass sich die Besucherinnen und Besucher und vielleicht auch die Presseöffentlichkeit davon wird überzeugen können. Wir sind hoch wettbewerbsfähig, bringen viele Innovationen hier voran – zum einen, was das Thema Klimaschutz angeht, aber auch neue digitale Optionen, die das Fahren noch komfortabler, vor allem sicherer, aber auch effizienter machen.

Barenberg: Wenn die Frankfurter Allgemeine Zeitung am Wochenende titelt, „Autoland Deutschland im Abstiegskampf“, dann finden Sie das wie, ganz falsch, keine Ahnung?

Müller: Man muss schon einmal hinschauen. Es wird deutsche Autos mit Sicherheit geben mit hoher Kompetenz von Herstellern und Zulieferern. Das haben Sie gerade auch richtigerweise in Ihrem Beitrag gesagt. Der Standort Deutschland ist nicht mehr wettbewerbsfähig. Wir verlieren zunehmend gegenüber anderen Regionen in der Welt hier den Anschluss und das hat mit zu teuren Energiekosten zu tun, mit einer

fehlenden Rohstoffabsicherung, mit fehlenden Handelsabkommen. Wir müssen viel offensiver dort werden, Steuerabgaben, Umlagen, und jeder Bürger weiß, wenn ich über Bürokratie spreche, wie das ist. Andere Regionen der Welt ziehen hier an uns vorbei. Das heißt, viele der Investitionen, die wir machen – wir werden über 250 Milliarden Investitionen in den nächsten fünf Jahren investieren in Forschung und Innovation und 130 Milliarden in den Umbau von Werken -, die würden wir gerne hier investieren, aber andere Regionen der Welt wie die USA sind zum Beispiel wesentlich wettbewerbsfähiger.

Barenberg: Wenn was schief läuft, dann ist jedenfalls nicht die Branche selber schuld, sondern dann tragen andere dafür die Verantwortung?

Müller: Nein! Ich würde sagen, wir sind in einem hohen Wettbewerb, auch wir. Das strengt an. Das ist eine gute Nachricht erst mal für die Verbraucherinnen und Verbraucher, weil die Optionen, die sie haben, viel größer werden. Das ist eine gute Nachricht und wir arbeiten jeden Tag mit Schaffenskraft daran, dass wir wirklich weiter vorne mit dabei sind.

Aber ich will nur sagen: Wir haben auch Rahmenbedingungen. Wir sind ja nicht die einzige Branche in Deutschland, die darauf hinweist, dass die Energiekosten zu teuer sind und dass wir eine sichere Energieversorgung zum Beispiel brauchen. Deshalb gibt es auch die Diskussionen zu Industriestrompreisen und anderen, die übrigens nicht den breiten Mittelstand entlasten. Aber das sind alles Themen, die wir auch mit dem Bundeskanzler sicherlich hier besprechen werden.

Barenberg: Ich habe gelesen, dass etwa der Top-Manager von VW, Thomas Schäfer, vor ein paar Wochen seinen Mitarbeitenden gesagt hat, der Dachstuhl brennt. Es geht darum, dass die Nachfrage bröckelt, vor allem bei den E-Autos. Ich lese, dass da viele sagen, die Chinesen sind innovativer, sie sind bei der Elektrowende viel weiter als die deutschen Hersteller, die Preise sind viel besser. Wie erklären Sie sich, dass die Neuzulassungen bei Elektroautos gerade einbrechen – in dem Markt, der die Zukunft definiert?

Müller: Wir haben ja immer auch darauf hingewiesen, dass es falsch ist, die Förderprämien, die gezahlt worden sind, zu senken. Wir haben dort Veränderungen zum 1. September auch noch mal für gewerbliche Flotten. Es gibt eine große konjunkturelle

Sorge in unserem Land. Die Menschen sind dann immer zurückhaltend. Die Inflation ist hoch. Das heißt, wir haben generell Kaufzurückhaltung. Das betrifft alle Branchen. Deutschland ist ja leider, sagen viele Wirtschaftsforschungsinstitute, da auch in seiner Wettbewerbsfähigkeit abgerutscht. Das ist das eine.

Das zweite ist in der Tat, der Wettbewerb ist hoch. Ich sehe aber, die Autos aus China zum Beispiel sind in einem hohen Maße günstiger, weil es dort eine Menge staatlicher Subventionen für Autos gibt, für die Autohersteller. Ich fordere das nicht für Deutschland – nicht, dass wir uns da falsch verstehen -, aber umso wichtiger ist das, was ich sage: Wir müssen den Standort wettbewerbsfähig halten. Wenn wir hier mit die teuersten Energiekosten der Welt haben, dann sind das schwierige Bedingungen. Wie gesagt, die Innovationen kommen.

Barenberg: Ich will gerade noch mal nachfragen. Einen Subventionsregen wie in den USA fordern Sie nicht, aber die Förderung der Bundesregierung kann wie geplant 2024, Ende des Jahres auslaufen?

Müller: Ich finde, man muss jetzt auf die Zahlen schauen. Wir haben massive Einbrüche seit diesem Jahr zu verzeichnen. Die Politik hat entschieden, die Förderprämien für die Menschen zu kürzen. Gleichzeitig hat sie sehr ambitionierte Ziele für den Hochlauf der Elektromobilität. Die Politik ist gefordert, das zu monitoren und gegebenenfalls Schlüsse daraus zu ziehen.

Die Amerikaner starten übrigens keinen Subventionswettbewerb, sondern die schaffen Rahmenbedingungen. Die haben Rohstoffabkommen, die haben ausreichende Energie, die bezahlbar ist, und viele andere Dinge mehr. Der Staat zieht sich dort auf das zurück, was wichtig ist, nämlich den Handlungsrahmen zu setzen, in dem man sich bewegen kann, und das würde ich mir in Deutschland auch mehr wünschen. Wir reagieren auf Herausforderungen mit Regulierung und mit neuen Vorschriften.

Barenberg: Wenn wir noch mal auf das Angebot schauen auf dem so wichtigen Markt für Elektroautos. Wie kommt es eigentlich, dass unter einem Preis von 30.000 Euro kein neues kompaktes Elektroauto im Moment zu bekommen ist und dass viele sagen, das ist viel zu teuer, wir brauchen mehr günstige Angebote gerade mit Blick auf die vielen Menschen, die sich diese sehr teuren Elektroautos, die bisher verkauft werden, gar nicht leisten können oder wollen?

Müller: Ja, das ist ein Problem. Wissen Sie, wenn man Produktionen umstellt, hat man erst mal sehr hohe Kosten. Wir haben bei dem Thema Batterien hohe Kosten und wir haben auch noch Lerneffekte. Aber wir bekommen jetzt viele Modelle auf den Markt. Bis Ende 2024 werden das rund 170 Modelle von deutschen Automobilherstellern weltweit sein. Da ist dann auch in jeder Größe was dabei. Wir haben auch gerade hier auf der IAA viele Präsentationen von kleineren und mittleren Autos. Wenn wir in die Massenproduktion einsteigen, dann glauben wir schon, dass auch die Elektroautos auf Sicht vergleichbare Preise mit den Verbrennerfahrzeugen haben, wenn nicht sogar günstiger sein werden.

Barenberg: Aber wenn die Chinesen jetzt schon oder bald schon diese Modelle in Europa, auch in Deutschland anbieten, ist dann der Zug nicht abgefahren für die deutschen Hersteller?

Müller: Nein, das glaube ich nicht, weil wir gute Angebote auf den Markt bringen. Aber ich sage noch mal: Wir haben erhebliche Kostennachteile in Deutschland pro Auto, weil der chinesische Staat seine Elektroautohersteller massiv fördert, und dann kann man günstigere Autos anbieten. Ich glaube, das gehört zur Wahrheit dazu.

Wichtig ist nur, dass wir in den Innovationen, in den Antrieben, in der Digitalisierung wettbewerbsfähig sind. Das ist der entscheidende Punkt.

Barenberg: Sprechen wir noch einen Augenblick über die öffentliche Ladeinfrastruktur. Da sieht es eher auch nach Schnecken tempo aus, statt dass man sagen kann, die Ziele können erreicht werden, eine Million Ladesäulen bis 2030.

Müller: Ja, das ist ein wichtiges Thema, was die Menschen sehr bewegt beim Autokauf, die Frage, ob sie entsprechend ihrer Bedarfe auch laden können. Hier hängen wir leider hinter den Ausbauzielen der Bundesregierung erheblich zurück. Es sollten ja eine Million Ladepunkte bis 2030 gebaut werden. Dafür muss sich das Ausbautempo etwa vervierfachen. Wir brauchen hier eine gemeinsame Anstrengung, natürlich der Autoindustrie, aber auch der Energieversorger, der Kommunen, von Einkaufszentren und so weiter und so fort. Wir brauchen diese gemeinsame Kraftanstrengung, damit wir diese Ladepunkte jetzt endlich bekommen.

Zweitens: Wir müssen auch dafür sorgen – das kann leider nur die Energiewirtschaft -, dass wir ausreichend Strom überall an den Punkten haben, an den Autobahnen und an vielen anderen Punkten, wo zum Beispiel auch die Menschen dann laden möchten.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.