



17.12.2025

Transkript

„Verkehrswende: Welche Folgen hat die Entscheidung der EU-Kommission zum Verbrenneraus?“

Expertinnen und Experten auf dem Podium

- ▶ **Dr. Thomas Grube**
Institute of Climate and Energy Systems – Jülicher Systemanalyse (ICE-2), Forschungszentrum Jülich GmbH (FZJ)
- ▶ **Prof. Dr. Patrick Plötz**
Leiter des Geschäftsfelds Energiewirtschaft, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung, Karlsruhe
- ▶ **Prof. Dr. Achim Kampker**
Lehrstuhl für Production Engineering of E-Mobility Components, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (RWTH)
- ▶ **Sönke Gäthke**
Redakteur für Energie und Technik, Science Media Center Germany
und Moderator dieser Veranstaltung

Mitschnitt

- ▶ Einen Audio- und Videomitschnitt finden Sie unter:
<https://sciencemediacenter.de/angebote/verkehrswende-welche-folgen-hat-die-entscheidung-der-eu-kommission-zum-verbrenneraus-25236>



Transkript

Moderator [00:00:00]

Guten Morgen, liebe Kolleginnen und Kollegen. Herzlich willkommen zu unserem Pressbriefing zur Frage: Welche Folge hat denn nun der Vorschlag der EU-Kommission, mit dem Verbrennerautos auch nach 2035 noch verkauft werden dürfen? Was die Autoindustrie in Europa ja retten soll, aber dem Klima nicht schaden soll, wenn man der EU Glauben schenken darf. Ist das jetzt also der Kahlschlag für den Klimaschutz oder ist das die Rettung der Autoindustrie? Das wollen wir in der kommenden knappen Stunde mit drei Forschern ausloten, und alle drei von denen haben uns schon mal vor rund zehn Tagen auch schon ein Statement zu diesem Thema geschickt.

Bevor wir aber anfangen, nach gutem Brauch und Sitte, unsere Bitte: Stellen Sie Ihre Fragen über die F von Zoom. Mein Kollege sammelt sie dann im Hintergrund und reicht sie mir dann hier herüber, und ich stelle sie dann in einer Reihenfolge, wie sie passt. So bleiben wir alle auf das Gespräch konzentriert.

Ja, aber fangen wir nun an, und wir fangen an mit Patrick Plötz. Patrick Plötz arbeitet am Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung und hat in den vergangenen Jahren ausgiebig zu Plug-in-Hybriden und Range-Extender-Fahrzeugen geforscht. Das sind ja genau die Wagentypen, die die EU jetzt ermöglichen will, wenn sie für 2035 statt auf hundert nun noch auf neunzig Prozent CO₂-Reduktion setzt. Der Rest soll ja dann durch Kompensationen erreicht werden. Herr Plötz, will die EU damit wirklich so Klimaschutz betreiben, als wolle man mit fettarmer Buttercremetorte abnehmen?

Patrick Plötz [00:01:35]

Guten Morgen. Ja, ich glaub, wir haben jetzt einen ganz interessanten Kompromissvorschlag von der EU-Kommission vorliegen. Der hat ja keine Gesetzeskraft. Jetzt startet ja erst die Verhandlung zwischen Rat und EU-Parlament und der Kommission. Und in der Tat, es war ja im Vorfeld auch durch den Brief des Bundeskanzlers und der Ministerpräsidenten in Deutschland der Wunsch, mit sogenannten hocheffizienten Verbrennern Emissionsreduktion zu betreiben. Und ja, die Wirkungsgrade und die Emissionseinsparungen sind einfach begrenzt bei verbrennungsmotorischen Fahrzeugen. Deshalb ist – wäre es in der Tat so gewesen, als wolle man mit fettarmer Buttercreme abnehmen. Man kann das versuchen, aber es führt nicht besonders weit. Und in dem Sinne, glaube ich, müssen wir jetzt diesen Kompromissvorschlag im Detail anschauen. Und es sind ein paar wichtige Punkte, glaube ich, die, die vorliegen.

Also es wird jetzt natürlich viel über diese neunzigprozentige statt hundertprozentige Reduktion in den Emissionen der Neuwagenflotte gesprochen. Interessanterweise heißt das erst mal, dass, nicht nur zehn Prozent der Neuzulassungen zwar nach 2035 verbrennungsmotorisch sein könnten, sondern mehr, ... weil die Hersteller dann im Mittel ungefähr elf Gramm CO₂ pro Kilometer einhalten müssen. Und wenn man sehr sparsame Plug-in-Hybride oder Range-Extender-Fahrzeuge hat, könnte man das damit auch erreichen.

Und vielleicht ein Aspekt, der jetzt in den ersten Medienreaktionen noch nicht ganz so präsent war: Ich glaube, es ist auch wichtig zu sehen, dass neben den Aspekten der Kompensation, dass diese zusätzlichen Emissionen durch grünen Stahl in der Fahrzeugproduktion und teilweise durch Biokraftstoffe oder E-Fuels kompensiert werden sollen, die Kommission auch die Regeln für Plug-in-Hybride nicht angefasst hat. Also es ist ja, vorgesehen – aktuelle Gesetzeslage–, dass ab 2027 die offiziellen Emissionswerte für neue Plug-in-Hybridfahrzeuge verschärft werden. Das heißt, die werden dann in der offiziellen Typgenehmigung höhere Emissionen haben und bringen den Herstellern deshalb deutlich weniger für die Einhaltung der CO₂-Flottengrenzwerte. Ich glaube,



das zusammen mit der Verpflichtung zur Kompensation ist ein wichtiges Signal, dass wir trotzdem weiterhin relativ klar auf einem Klimaschutzbahn sind.

Ich denke, es wäre sicher, von der Planungssicherheit und von der Emissionsreduktion ein starkes Signal gewesen, weiterhin bei den hundert Prozent zu bleiben, aber für mich ist es in Summe eher eine – also die Richtung bleibt gleich. Es ist vielleicht eine, bisher eine Verlangsamung der Geschwindigkeit. Also wenn man so möchte, sind wir in den letzten Jahren vielleicht acht bis zehn Schritte vorgegangen und gehen jetzt so einen halben Schritt zurück. Aber die Richtung bleibt gleich, nur das Tempo ändert sich minimal.

Moderator [00:04:18]

Ja, interessant. Herr Kampker, Sie forschen und entwickeln an der RWTH Aachen Produktionstechniken und Methoden für die Autoindustrie, für die Batterieindustrie in Europa und in China. Sie kennen nun aus eigenem Erleben auch die Unterschiede zwischen den Unternehmen hüben und drüben. Wenn Sie jetzt hören, der Kommissionsvorschlag soll auch die Krise der europäischen Autoindustrie abwenden, indem eben nach 2035 noch E-Autos mit Verbrennungsmotoren, also Hybride und Rangeextender-Fahrzeuge angeboten werden dürfen. Wie sehen Sie das? Reicht das, um die Autobauer des Westens zu retten?

Achim Kampker [00:05:01]

Ja, das ist, glaube ich, die entscheidende Frage und aus meiner Sicht reicht es nicht. Wir müssen einmal noch mal schauen, was wir denn für Probleme haben. Und da geht's ja nicht rein darum, welchen Antrieb wir benutzen, sondern die Krise entsteht ja aus vielfältigen Gründen, aus Standortfaktoren, aus Rahmenbedingungen, aus sinkender Innovationskraft und einer Transformation, die ja E-Mobilität, aber auch Digitalisierung heißt. Und somit haben wir ein sehr komplexes Bild und befinden uns tatsächlich mitten in einem starken Umbruch, der eben nur bedingt was mit dem Antriebsstrang zu tun hat – auch, aber eben nicht nur. Und das ist die große Herausforderung, in der wir jetzt stehen. Das ist aus meiner Sicht erstens wenig hilfreich zu sagen, vor fünfzehn Jahren hätte man Folgendes machen müssen. Ja, ich selber hab ja vor fünfzehn Jahren E-Mobilität auf die Straße gebracht, weiß also, wovon ich rede und hab das vor fünfzehn Jahren gesagt, dass man das tun muss. Insofern bin ich, glaube ich, unverdächtig, dass ich hier den Verbrenner beschützen möchte aus irgendwelchen nostalgischen Gründen. Mir geht's aber darum, und das ist eigentlich meine zweite Aufgabe neben dem, dass ich E-Mobilität vorantreibe, dass wir natürlich auch für den Standort Verantwortung haben, für Europa, aber insbesondere auch für Deutschland. Ich bin ein Professor in Deutschland und damit kämpfe ich dafür, dass eben auch möglichst viel von der neuen Wertschöpfung hierhinkommt, hier bleibt und von der alten Ebene, dass nur so langsam absinkt, dass wir eben hier auch noch arbeiten können.

Und jetzt haben wir den Vorschlag auf dem Tisch und ich glaube, er zeigt mehrere Dinge. Ein paar gute Ansätze meiner Meinung nach sind da drin, aber es führt auch wieder zu wahnsinnig viel mehr Bürokratie. Und das ist eigentlich diese perfektionierte Langsamkeit, die wir eingeübt haben über die letzten vielen Jahre, die wir in Europa eigentlich haben, also von Unsicherheit geprägt. Was kommt da jetzt wirklich raus? Wie kann ich was interpretieren, bis das dann mal geregelt ist? Unsicherheit ist Gift für die Industrie, ja? Ich muss Entscheidungen treffen, die dauern viel zu lange. Dann ein Punkt ist ja auch Bürokratieabbau in dem Paket gewesen. Ja, aber das ist halt marginal, ja? Wir klopfen uns auf die Schulter, wenn wir den Anstieg an Bürokratie verlangsamen. Ja, so, und das sind aus meiner Sicht die Signale, die die eben nicht passen.

Dann stehen Elemente drin, dass wir jetzt ganz kleine Fahrzeuge auf einmal bauen sollen. Insbesondere den deutschen Automobilern hilft das nur begrenzt. Also sollen wir jetzt in den nächsten Jahren anfangen, Kleinstfahrzeuge zu entwickeln? Das ist eine interessante Idee. Auch



das habe ich vor fünfzehn Jahren immer wieder angefangen zu diskutieren, zu sagen, gerade für E-Mobilität machen halt auch sehr kleine Fahrzeuge schlussendlich Sinn. Aber der Markt beziehungsweise das Marktangebot von insbesondere deutschen Automobilern ist da ja eher, eher begrenzt. Also insofern, ich glaube, es hilft, wenn wir die Thematik ein Stück weit aufweichen.

Und ich glaube nicht, dass der Effekt eintritt, dass jetzt alle Automobilhersteller und insbesondere die Zulieferer sagen: Hurra, jetzt setzen wir wieder auf Verbrenner. Die wissen sehr wohl, was sie tun müssen. Und es ist de facto klar, dass einige, insbesondere in der Zuliefererlandschaft, nicht überleben werden. Die Frage ist halt, wie schnell und radikal dieser Umbruch jetzt auch was Arbeitsplätze angeht, entsteht. Und ich glaube, wir haben alle über die letzten Monate gelernt, wie schnell das Thema Umweltschutz aus den Köpfen der Menschen verschwindet, wenn sie Angst um ihre Arbeitsplätze haben. Und mein Ansinnen ist, ich will ankommen, irgendwann bei Null Emission. Und insofern tun wir, glaube ich, gut mit Augenmaß und dann auch wieder in einem Bereich grau – da gibt es nicht schwarz und nicht weiß, sondern es ist grau, weil es hochkomplex ist – Lösungen zu finden, die unsere Problematik in Summe lösen. Haben aber auch die Unternehmen Hausaufgaben selber. Auch da ist viel Bürokratie in den Konzernen, in den Unternehmen, auch da ist viel an Innovationskraft verloren gegangen. Und auch wir Hochschulen müssen uns halt fragen, wie kann es uns gelingen, das Geld, das in uns investiert wird – das eine ist Ausbildung, aber das andere ist eben auch Transfer – dass dabei was hängen bleibt, dass wir Ideen aus Invention wirklich Innovation machen. Auch da haben wir Hausaufgaben und ich glaube, das ist ein Gesamtpaket, was wir schnüren.

Und ich erlebe in dem Vorschlag wieder viel zusätzliche Bürokratie. So habe ich es zumindest beim Durchgehen gestern Abend und in der Nacht habe ich gesagt: „Nein, bitte nicht so, wir brauchen da wirklich klare Lösungen und zwar schnell.“ Und dann sollten die aber auch Bestand haben. Das ist das Zweite. Egal wie das jetzt ausgeht, müssen wir dann an einem bestimmten Kurs auch mal festhalten, um Innovationssicherheit zu geben. Das heißt: die Aufweichung halte ich für richtig. Ob sie weitgehend genug ist, das muss man jetzt noch mal herausarbeiten und ich glaube, es ist ein Beitrag für die Wettbewerbsfähigkeit in Summe der Industrie. Es werden, wie gesagt, einige auf der Strecke bleiben, andere nicht. Aber das reicht nicht aus. Auch das, was da an Batterie investiert wird. Wir müssen schauen, dass wir zum Beispiel Strom günstig bekommen, also auch für die, die nachher laden. Das ist ein Hauptgrund, warum das in China sehr, sehr gut läuft, weil es für viele sehr günstig ist, auf E-Mobilität umzusteigen. Und bei uns kommen wir ja aus dem Hochpreissegment. Und wenn wir öffentlich laden, zahlen wir auch noch mal drauf. Das heißt, das sind die Punkte: Rohstoffverfügbarkeit, Bürokratieabbau, Innovation nach vorne bringen, Energie im Sinne Strom möglichst günstig hinbekommen. Das sind aus meiner Sicht die Top-Themen und die kommen da zu wenig drin vor.

Moderator [00:10:32]

Merci. Liebe Kollegen, falls Sie schon eine Frage haben, nutzen Sie die Gelegenheit. Sie können Sie gerne jetzt schon in den F Bereich einstellen. Zu unserem dritten Teilnehmer. Das ist Thomas Grube. Er arbeitet am Forschungszentrum Jülich vor allem an Modellierungen, zum Beispiel über das Potenzial von E-Fuels, die ja zukünftig zur Kompensation von CO₂-Ausstoß genutzt werden sollen, aber hat auch untersucht, warum sich Menschen eigentlich ein Elektroauto kaufen würden. Wenn Sie nun hören, dass nach 2035 die CO₂-Kompensation eben über E-Fuels oder Biosprit laufen soll und damit vielleicht so – genannt wurde die Zahl dreißig bis fünfunddreißig Prozent, in Medien habe ich achtundzwanzig gelesen, der verkauften Neuwagen mit irgendwas Motorischem angetrieben werden sollen: Für wie realistisch halten Sie das? Von welchen Annahmen muss man ausgehen, um das überhaupt zu können?



Thomas Grube [00:11:35]

Ja, vielen Dank für die Frage und guten Morgen auch von meiner Seite. Ich würde trotzdem mal kurz den Bogen spannen und beginnen bei dem, was Sie, Herr Kampker, gerade gesagt haben. Das war ja schon ein sehr umfassendes Situationsbild, sage ich mal, aber zwei Begriffe, die Sie verwendet haben, würde ich gerne wiederholen oder noch mal kurz aufgreifen. Das ist Komplexität und Unsicherheit. Ich hatte mir so ein bisschen als Eingangssatz überlegt für heute, dass wir mit dem, was gestern vorgeschlagen worden ist, eigentlich noch mehr bekommen von dem, was wir eigentlich nicht brauchen. Und das ist Unübersichtlichkeit.

Und die Adressaten dieser Aussage sind jetzt nicht nur die Industrie, es ist auch der Autokäufer zukünftig, nicht der heutige, sondern der zukünftige Autokäufer. Und der hat es heute schon relativ schwer, wie auch diverse Meinungsbilder heute Morgen im Rundfunk, also im klassischen Radio, schon mitgegeben haben. Das heißt einerseits, wir erleben, dass die Neuwagenpreise schneller steigen, als sie es früher getan haben. Da gibt es viele, viele Gründe für. Wir sind sehr unsicher, wie es mit den Kraftstoffpreisen weitergeht. Auch da gibt es viele Gründe für. Es sind persönliche Fragen wie die Frage, passt das reine Elektrofahrzeug überhaupt zu meinen Anforderungen, die ich als Autofahrer zukünftig habe? Kann ich kostengünstig laden? Das adressiert die Frage, wer kauft ein Batteriefahrzeug früher? Jemand, der eine Solaranlage auf dem Dach hat und damit ideale Voraussetzungen mitbringt? Oder jemand, der in einem Mehrfamilienhaus wohnt und heute noch Schwierigkeiten hat, überhaupt eine Ladesäule dort einzubauen? Und am Ende, platt gesagt, wie stehe ich bei meinen Kumpels eigentlich da, wenn ich mir heute noch einen Verbrenner kaufe oder schon ein E-Auto? Das heißt, dieses Unsicherheitsspektrum ist sehr groß und ich finde, das wird eigentlich noch verstärkt durch das, was gestern gesagt worden ist. Damit sage ich nicht, dass es falsch ist.

Auch ich stimme im Prinzip zu, dass diese Verschnaufpause, nenne ich das mal, vielleicht ein bisschen Ruhe reinbringen kann, aber sie kann das auf der anderen Seite auch nur dann, wenn nachvollziehbar dargelegt werden wird in den nächsten Monaten, die der Entscheidungsprozess noch dauern wird, was passieren soll. Und das, finde ich, hat gestern nicht so gut geklappt mit dem Thema Nachvollziehbarkeit, weil wieder Komplexitätsdimensionen dazukamen und das adressiert speziell die Frage der Kompensation im Bereich der Kraftstoffe, aber auch im Bereich des Stahls. Zum Stahlindustrie wissen wir, dass die unter Druck steht. Das heißt, da können wir einfach nur hoffen, dass die so lange durchhält und dass auch dann irgendwann liefern kann, was gefordert ist und dass sie das auch zu konkurrenzfähigen Kosten tun kann, adressiert wieder nachher die Frage des Neuwagenkaufs: Kann ich mir das leisten, was ich kaufen soll in Anführungszeichen und kann das auch meine Anforderungen erfüllen?

Zum Thema Kraftstoffe haben wir eine Reihe von Analysen in der Vergangenheit gemacht. Wir wissen im Prinzip, dass die reinen Kraftstoffkosten, also bevor alle Abgaben und so weiter draufkommen, für E-Fuels im Prinzip vom ein Faktor zwei bis vielleicht maximal drei größer sind als heutige Benzin- und Dieselkosten. Wie gesagt, vor Steuern, vor allem also wirklich die reinen Kosten der Bereitstellung. Und wir wissen andererseits auch, dass es eine Art von Hochlauf geben muss. Also Agora Verkehrswende hat vor einiger Zeit mal sämtliche Projekte zusammengefasst, die aktuell in der Planungsphase sind. Das heißt, auch da ist noch nicht überall Investitionsentscheidung getroffen worden, sondern es sind Planungen, die zum Teil noch in Versuchsdemonstrationspilotanlagenstatus umsetzen sollen, die zum Teil aber auch dann wirklich in Produktion gehen sollen, also für ein Massengut sozusagen. Das aber durchaus auf einer weltweiten Basis. Das heißt, wenn wir Europäer uns überlegen, dass wir halt im Zeitverlauf eine zunehmende Menge an diesen E-Fuels abnehmen wollen, dann sind wir damit per se auch in Konkurrenz zu anderen Abnehmern weltweit.

Und genau diese Hochlaufphase, die ist, glaube ich, sehr unscharf und die wird jetzt auch damit nicht klarer, finde ich, weil einerseits unklar ist, wie sich der Flottenmix dann zusammenstellen wird, also der verkauften Fahrzeuge ab 2035. Wie viele sind Plug-in? Wie viel sind Range



Extender? Und für mich war das eine Überraschung, dass auch einfach gesagt worden ist, der Verbrenner kann weiterhin verkauft werden. In dem deutschen Vorschlag, in dem bewussten Brief, war noch von hocheffizienten Verbrennern die Rede, eine Definition, die es eigentlich nicht gibt. Und auch das wurde nicht mehr näher erläutert, aber der Verbrenner ist drin, so wie wir ihn heute kennen. Ich glaube, es wird sich auch für einen Autobauer nicht lohnen, noch mal wirklich eine substanzIELL verbesserte Verbrennungsmotor-Generation zu bauen, sodass also da das Mengengerüst eigentlich heute noch sehr unklar bleibt anhand dessen, was wir jetzt zum heutigen Zeitpunkt auf Basis von gestern, den Äußerungen, wissen. Also insgesamt wirtschaftspolitisch vermutlich sinnvoll, den Druck rauszunehmen. Da stimme ich Ihnen, Herr Plötz, sehr zu. Aber das Nachvollziehbare am Pfad des Umstiegs, das bleibt weiterhin sehr unscharf.

Moderator [00:16:19]

Da würde mich ja mal als Nächstes interessieren, das habe ich jetzt auch gehört: Auf der einen Seite hieß es gestern: „Die Elektroautos sind ja diejenigen, die nach wie vor mit Null-Emission veranschlagt werden“, so schien es jedenfalls zu sein. Das klang so ein bisschen nach, wir messen nach wie vor im Auspuff. Aber auf der anderen Seite kamen diese Kompensationsmechanismen ins Spiel. Es hieß dann sogar konkret: „sieben Prozent grüner Stahl, aber nur wenn aus Europa stammt. Oder aber drei Prozent über die Treibstoffe, Biosprit, verschiedene Generationen oder E-Fuels“, was man auch immer sagen will. Da bleibt man alles sehr offen. Aber wie stelle ich denn nachher fest, welchen CO₂-Ausstoß so ein Pkw oder ein Transporter hat? Weil der wird ja nicht nur mit E-Fuels betrieben werden – das stand ja mal zur Debatte –, sondern es ist ja offenbar offen, jedenfalls im Augenblick, ob er Diesel tankt, Benzin tankt, Biosprit tankt oder E-Fuels tankt. Wie macht man das? Können Sie mir da weiterhelfen? Wie soll das funktionieren? Vielleicht Herr Plötz.

Patrick Plötz [00:17:29]

Ja, vielleicht. Ich fange mal an. Die Kollegen haben vielleicht auch eine Einschätzung dazu. Ich glaube, das geht in Richtung der angesprochenen Bürokratie. Da kommt es jetzt sehr darauf an, wie die Regeln im Einzelnen umgesetzt werden. Wir haben es ja vollkommen analog, zum Beispiel bei grünem Wasserstoff. Da gibt es seit geraumer Zeit einen EU-Vorschlag, in dem grüner Wasserstoff definiert ist. Also chemisch ist natürlich klar, was Wasserstoff ist, aber wann gilt er als grün? Und da gibt es dann Fragen der Gleichzeitigkeit von erneuerbarer Produktion mit Netzanschluss, ohne Netzanschluss. Also da gibt es sehr detaillierte Regeln. Ja, das ist in gewisser Weise natürlich mehr Bürokratie, aber umgekehrt – sagen wir mal so, wollen wir uns ja auch nicht in die Tasche lügen, sondern es geht ja am Ende doch auch Klimaschutz für den europäischen Kontinent und deshalb muss es gewisse Regeln geben. Aber klar, das macht es jetzt in der Umsetzung auch nicht leicht für die Automobilindustrie und der VDA hat ja kritisiert, dass er selber diese Dinge gar nicht beeinflussen kann. Er kann selber keinen grünen Stahl herstellen und er kann auch selber keine E-Fuels produzieren.

Für mich ist das Ganze ein bisschen so – ein klarer politischer Kompromiss. Also die konservativen Parteien haben jetzt sozusagen – können sagen, wir haben das Verbrenneraus gekippt, und die EU-Kommission hat's jetzt aber geschafft, durch Kompensationsmechanismen, durch Regeln, die noch im Detail auszubuchstabieren sind, trotzdem einen relativ starken Pfad eingeschlagen zu haben.

Also in der Tat müssen auch die Hersteller, wenn sie weiterhin verbrennungsmotorische Fahrzeuge nach '35 verkaufen und produzieren wollen, erstmal schauen, wo sie den grünen Stahl herkriegen und wie die Biokraftstoffquoten, welche Art von Biokraftstoffen das genau sind und wie sie das alles nachweisen. Das heißt, ich könnte mir vorstellen, dass dann auch verschiedene Hersteller verschiedene Strategien fahren. Einige, die sehr ambitioniert sind, das müssen jetzt auch nicht reine Batterieelektrische Hersteller wie Tesla sein, sondern nehmen wir beispielsweise Volvo, die sagen: „Wir tun uns das nicht an, wir machen sowieso grünen Stahl und das verschafft uns ein



bisschen Luft, aber wir wollen es hauptsächlich batterieelektrisch schaffen" und andere sagen: "Ne, unsere Kundschaft, braucht ein bisschen länger. Wir schauen, dass wir vielleicht noch, zusätzlich ein paar Plug-in-Hybride mit großen Reichweiten mit verkaufen." Also, das ist mehr Bürokratie, ja, aber ich glaube, wir brauchen auch diese Regeln, damit jetzt, sagen wir mal so, der Klimaschutz da nicht nur auf dem Papier stattfindet, wie wir es jetzt viele Jahre bei Plug-in-Hybriden gesehen haben, die in der Typgenehmigung bei unter fünfzig Gramm lagen und real aber eher bei hundertfünfzig Gramm waren. Also deshalb sind diese Regeln durchaus wichtig.

Was ich noch sehr teile von den Kollegen, ist in der Tat, ich glaube, es ist ein politischer Kompromiss, der jetzt da vorgeschlagen wurde. Das ist in dem Sinne gut, aber es sorgt doch noch mal für eine gewisse Verunsicherung, ob vielleicht die Verbrenner weiter eine Rolle spielen, sowohl bei den Käufern, als auch vielleicht bei Teilen der Zuliefererindustrie [und die] damit hoffen, dass sie vielleicht in zwei Jahren dann noch mal die Regeln ein bisschen aufweichen können. Also in dem Sinne, ist es schwierig, aber da muss ich auch sagen, sind teilweise die Forderungen der Automobilindustrie quasi nicht erfüllbar. Also man möchte sowohl Planungssicherheit für die nächsten fünfzehn Jahre als auch super Flexibilität die ganze Zeit und beides kann man halt nicht haben.

Achim Kampker [00:20:41]

Ja, also vielleicht von meiner Seite noch zum Thema Bürokratie. Da stehen ja jetzt auch noch so Regeln drin, dass es nicht in jedem Land gleich ist, ne. Also dass zum Beispiel große Flotten schon für dann doch relativ kleine Unternehmen, die die Fahrzeuge kaufen, in Deutschland zum Beispiel andere Regeln haben als in Spanien oder so was. Also ich muss ganz ehrlich sagen, das hilft – also dieser Kompromiss hilft uns nicht. Also genauso, wie wir das oft haben auf politischer Ebene in Deutschland, wenn man immer den kleinsten gemeinsamen Nenner und es allen recht machen will, hilft man schlussendlich gar nicht, ne. Also was wir jetzt haben, ist eine Verunsicherung der Kunden. Haben wir gerade eben gehört. Auf der einen Seite, dass die nicht mehr so genau wissen – die Zulieferer, die insbesondere auch die jetzt nicht so groß sind, die haben ja auch nicht riesige Abteilungen, wo sie dann überhaupt irgendwo Einfluss nehmen können, sondern die müssen sich auf irgendwas einstellen und so geht das weiter, ne.

Also ich glaube, wir müssen da wirklich dahin kommen: gucken, wie kann man auch das so drehen, dass nachher einer die E-Fahrzeuge zum Beispiel wirklich haben will – ich habe das Thema Stromkosten genannt, ja –, und ein Stück weit wegkommt von der Politik: Wir zwingen irgendwen was zu tun. Weil schlussendlich glaube ich, haben wir ja auch als Europa das Leitbild, dass vielleicht irgendein anderer uns mal kopiert, also wir vorne mitspielen und dann die Welt auf uns schaut im positiven Sinn und sagt: „Hey, das ist ein super Modell, das machen wir auch.“ Und davon haben wir uns aus meiner Sicht in der Umsetzung mit den Regeln jetzt wieder ein Stück wegbewegt und ich bin mir sicher, dass die Kommentare von außerhalb sein werden: „Guck mal, da tun sie noch eine Schippe drauf, an Komplexität versteht keiner mehr.“, und damit ist meiner Meinung nach eben nicht das erreicht, was wir eigentlich brauchen. Wir brauchen tatsächlich ein Stück weit einen Befreiungsschlag im Sinne wirtschaftlicher Befreiungsschlag. Denn wenn wir das nicht hinkriegen, dass wir da die Wende, auch dass die Industrie – und gestern ging es ja auch wieder durch die Presse, die Industrie ist enttäuscht, nicht jetzt unbedingt nur von diesem Thema, sondern in Summe. Wenn wir da nicht eine Aufbruchsstimmung wieder hinbekommen und eine Vision auch, wie wir wirtschaftlich China was entgegenstellen können, ja, wird eine Branche nach der anderen schlussendlich kippen.

In dem Vorschlag ist ja extra das Thema Batterie auch noch mal, die Förderung von Batterie über Kredite, soweit ich das nachlesen konnte, mit einem Milliardenbetrag noch mal genannt worden. Und auch da brauchen wir eine gesamtheitliche Strategie. Bisher sind wir in die Giga Factories nicht reingekommen, brauchen das aber dringend, denn wenn wir uns jetzt in Richtung E-Mobilität bewegen und da zu einem über neunzig Prozent abhängig von der Materialzulieferung von China



sind, kann das nicht gut sein – aus meiner Sicht – für uns. Und da müssen wir ein Gesamtkonzept halt entgegen stellen, dass wir die Perspektiven wirklich in die richtige Richtung schlussendlich drehen. Und diese Strategie kann ich leider noch nicht erkennen und die ist dringend geboten, gesamthaft für unsere Wirtschaft, aber insbesondere auch für das Thema Elektromobilität im Sinne der Elektromobilität. Noch mal, ich plädiere, ich bin davon überzeugt, dass das eine überlegene Technologie ist. Ich bin davon überzeugt, dass sie sich durchsetzt und das sieht man ja auch weltweit, ja? Wenn man mal die weltweiten Zahlen sich anschaut, sieht man ja, dass E-Mobilität auf dem Vormarsch ist, aber da muss man sich die Rahmenbedingungen schlussendlich auch anschauen.

Ich wiederhole das noch mal: in China macht man das ja sehr geschickt, so in Etappen, was man hochfährt und sorgt aber auch dafür, dass er das hochfahren kann. Ja? Wasserstoff war eben das Beispiel. Da sagen wir: „Nee, nee, aber nur wenn der grün ist.“ So, das heißt, das Thema Preis von Wasserstoff pro Kilogramm bleibt erst mal auf einem sehr hohen Niveau, weil ich die Hürde möglichst hoch mache. Meine Strategie wäre: Lass uns erst mal Wasserstoff in den Markt bringen und dann fange ich an schlussendlich zu regeln, ja, und die Daumenschrauben irgendwo anzuziehen. (Und wir machen) die Pflänzchen, zertrampeln wir immer schon mit ganz hohen Auflagen, bevor wir uns überhaupt schlussendlich entwickeln. Oder Ladeinfrastruktur irgendwann zu installieren, auch als Privatperson, bis ich die Genehmigung habe in Miethäusern und so. Das ist alles wahnsinnig komplex, wahnsinnig kompliziert, wahnsinnig herausfordernd. Bei Solarstrom, ich wohne hier an der Grenze in Belgien. Ich mache mir die Solaranlage aufs Dach und dann läuft der Zähler rückwärts. Zack, ich habe das Ding genehmigt und es läuft, ne. Ich habe ein halbes Jahr gebraucht hier bei mir im Haus, bis ich das überhaupt es anstellen durfte. Es war alles fertig, ja. So, das ist der Punkt. Das ist das, was uns lähmt. Das ist das, was uns wirklich meiner Meinung nach kaputt macht und in die Krise bringt. Und das müssen wir drehen. Und da ist meiner Meinung nach das, was wir jetzt gelesen haben mit den ganzen Unterpunkten und hier noch und da noch und in Länder unterschiedlich, absolut nicht hilfreich und kontraproduktiv, ist meine Meinung dazu.

Moderator [00:25:23]

Und doch gibt es, wenn ich noch mal kurz da eine Frage reihängen darf. Ich glaube, die Regel, die Sie angesprochen hatten, war ja die mit den Quoten für Dienstfahrzeuge, die in jedem Land Europas unterschiedlich sein soll, weil es natürlich ein bisschen kompliziert ist. Aber man kriegt dadurch ja mehr emissionsfreie Fahrzeuge, fragt auch ein Kollege von außen. Ist das denn nicht dann trotzdem entscheidend für den baldigen Trend zur Null Emission, das so zu machen, gerade den großen Unternehmen zu sagen, ihr müsst eure Flotten auf Elektrofahrzeuge umsetzen und dann zu hoffen, dass diese nach dem Trickle down System irgendwann ja auf dem vergleichsweise relativ schnell auf dem Gebrauchtwagenmarkt erscheinen und dann billigere Fahrzeuge sind.

Achim Kampker [00:26:03]

Ist halt die Frage was man, was man möchte und was man als oberstes Ziel hat, ne. Also und wir haben hier tatsächlich sich widersprechende Themen. Das eine ist Wirtschaftsstandort, das andere ist CO₂, ja. Und – man kriegt halt nicht immer alles unter einen Hut, vor allen Dingen nicht in der Geschwindigkeit, die man hat, weil wir ja in einer Gesamtwelt schlussendlich leben. Wenn es jetzt nur Europa geben würde, klar, dann können wir die Regeln so machen und dann ist das halt vorgeschrieben. Wir befinden uns aber im weltweiten Wettbewerb und wir sehen, dass wir da schrittweise – also wir sind nicht mehr die Innovationsführer in vielen Punkten. Und ich glaube, das müssen wir mal akzeptieren und das greift massiv unser gesamtes Geschäftsmodell schlussendlich an und auch unseren Wohlstand. Und ich wiederhole das noch mal, wenn wir den Wohlstand infrage stellen und das ist ja das, was wir tun, dann ist das für Leute, die ein gutes Auskommen haben und ich zähle mich dazu, nicht so problematisch. Aber für viele Leute ist das eben



problematisch, weil die sich überlegen, kann ich mir ein E-Fahrzeug leisten, Verbrenner dann bald auch nicht mehr, weil tanken teurer wird und so weiter. Und dann haben wir nämlich eine, eine Masse, die da, die da brodelt und ich glaube, das müssen wir berücksichtigen. Und ja, natürlich geht das dann schneller, wenn ich jetzt sage, die großen Flotten müssen das tun. Gut, die Frage ist, ist das erstmal sinnvoll, das pro Land unterschiedlich zu machen? Wozu führt das dann? Da mache ich eine Dependance im Ausland, kauf mir die da oder was – also dann haben wir wieder solche Tendenzen. Ja, ich find das, ich find das nicht, nicht zielführend, nee.

Moderator [00:27:39]

Herr Plötz, Sie haben, glaube ich, eine Meldung dazu.

Patrick Plötz [00:27:42]

Ja, vielleicht ganz kurz nur zur Einordnung. Also genau, ich teile durchaus mit Herrn Kampker, dass das hier – also es gibt so ein paar, sagen wir mal, grundsätzliche wirtschaftliche Herausforderungen, Innovationsführerschaften und so das, das teile ich alles. Ich weiß jetzt bloß nicht, ob man all das, sagen wir mal, von dem einen Automobilpaket jetzt erwarten kann. Da spielen noch viele andere Gesetzespakete mit rein. Ich wollte vielleicht nur zur Einordnung dieser Dienstwagen oder dieser, es sind ja eigentlich nicht nur Dienstwagen, sondern insgesamt gewerbliche Zulassungen, zu denen auch reine Flottenfahrzeuge zählen, die da gemeint sind, sagen: Erstens, das ist glaube glaub' ich auch einfach ein Entgegenkommen der Kommission. Das war ein Vorschlag, der seit geraumer Zeit von den Umweltverbänden gefordert wurde, dass man sozusagen denen damit auch ein bisschen entgegenkommen wollte, hier was zu tun.

Zweitens, die Ausgestaltung mit nationalstaatlich unterschiedlichen Zielen ist gang und gebe in Europa. Wir haben gerade im Bereich Emission, Verkehr und Gebäude die Lastenverteilungsverordnung und auch in anderen Bereichen, die genauso funktioniert, dass die nationalen Ziele im Prinzip nach Wirtschaftskraft und BIP gehen. Da sind jetzt die konkreten Zahlen sicher auch so ein paar politische Kompromisse dabei. Ich hab mich gewundert, warum Österreich teilweise im gleichen Jahr andere Zahlen hat als Deutschland, wo jetzt die Wirtschaftsleistung nicht so viel anders ist. Und ich sehe es auch so als Versuch der Kommission jetzt zu sagen: Okay, wir haben jetzt da ein bisschen aufgeweicht, aber wir tun hier ein bisschen was, um doch sicherzustellen, dass es eine sichere Nachfrage nach batterieelektrischen Fahrzeugen gibt. Also wie gesagt, ich sehe es vor allem als politischen Kompromissvorschlag, der dann eben, wie das bei Kompromissvorschlägen ist, im Detail sehr schnell sehr kompliziert wird, ja.

Moderator [00:29:18]

Herr Grube, ich hab sowieso eine Frage an Sie. Vielleicht können Sie die verbinden oder gleich noch mit drauf einzugehen. Es ging dabei E-Fuels, auch die Frage haben wir, glaube ich, von draußen bekommen, weiß ich jetzt gar nicht so genau, weil sie sind doch sehr, sehr teuer und außerdem knapp. Und es gibt – der Hochlauf funktioniert ja einfach gar nicht. Ist das eine gute Idee drauf zusetzen, wenn Sie darauf auch eingehen mögen?

Thomas Grube [00:29:42]

Ja klar, ich wollte nur kurz den kleinen Punkt noch ergänzen, der von Ihrer vorvorigen Frage noch offen war, und das ist die Frage, wie man nachher nachvollziehbar macht, dass diese Kompensationsmaßnahmen auch funktionieren. Und das betrifft natürlich das Thema Stahl, das betrifft das Thema der E-Fuels, aber auch der Biofuels, die sind ja auch nicht vergessen worden



gestern. Und wollte ergänzen, dass das aber auch den Strom betrifft, den Ladestrom. Denn ich sag mal, das ist für mich so'n Urfehler in der europäischen Gesetzgebung, dass immer nur das Fahrzeug angeguckt worden ist. Ich sag mal klassisch, wir kennen das aus der Urzeit sozusagen noch als die Well to Wheel Analyse, wo man eben sagt: Das Fahrzeug allein ist nicht aussagekräftig. Die Kraftstoffherstellung, -bereitung allein ist auch nicht aussagekräftig. Man muss beides in einen Topf tun, um nachher dann zu den wirklich schlüssigen Gramm CO₂-Äquivalent pro Kilometer zu kommen. Das nur noch mal als Ergänzung dazu, dass man da dann leider wieder irgend so was wie ne Taxonomie braucht. Das war, glaube ich, kein sehr beliebter Begriff, der da gesch – erschaffen worden ist, aber so etwas wird's geben müssen, um das eben auch nachher transparent und nachvollziehbar zu machen, wie die Kompensation funktioniert.

Zum Thema der E-Fuels. Ich kann jetzt nicht mit Bestimmtheit sagen, dass das absolut nicht klappt. Es gibt halt wirklich eine Reihe von Projekten, die einerseits verschiedene technologische Optionen nutzen. Also die Fischer-Tropf-Synthese ist da eine der Optionen, die halt dann mit einem großen, ich sag mal, Gemisch an unterschiedlichen Fraktionen verschiedene Anwendungen versorgen könnte, also vom Benzin über den Diesel bis zum Flugturbinenkraftstoff. Und andererseits gibt es die Methanolroute, wo man also erst mal zunächst große Mengen an Methanol produziert und die dann anwendungsgerecht in den entsprechenden Kraftstoff überführt. Das wird alles ausprobiert. Es gibt, wie gesagt, eine Reihe von Projekten, auch innerhalb von Deutschland, diese Kraftstoffe zu produzieren. Das heißt, technologisch sind wir, glaube ich, relativ weit. Es muss in Projekten nachher nur umgesetzt werden. Und auf, ich glaube auch aufgrund des relativ späten Starts sowie aufgrund der Unsicherheit, wann dann die Nachfragen einsetzen werden nach diesen Kraftstoffen, ist es vielleicht nicht auf dem Status, den wir uns wünschen würden. Aber das ist eben auch am Ende ein reines Marktgeschehen. Wenn ich eine Nachfrage sehe, würde ich sie bedienen. Solange ich sie nicht sehe, kann ich auch nicht wirklich agieren. Das trifft sicherlich auf viele oder auch auf die prominenten Hersteller von solchen zukünftigen Kraftstoffen zu.

Moderator [00:32:07]

Wir haben jetzt zwei Fragen, die sich auf den Preis für normalen Sprit, richten wird und was für 2035 eigentlich für einen Preis erwarten dürfen und ob da nicht sowieso das Verbrenneraus mit besiegt wird, weil er schlicht und ergreifend zu teuer wird. Egal ob der ETS 2 jetzt aufgeschoben oder abgeschwächt worden ist – man vermutet ja, dass die Spritpreise eher steigen bis jetzt, nicht wahr? Und dann ist die Frage, ob das sich nicht einfach schlicht und ergreifend wirtschaftlich regeln wird, ob's nicht in Zukunft, sowieso eigentlich das E-Auto sich auf breiter Front durchsetzen wird, ja, so dass wir eigentlich hier, uns wahlweise keine Sorgen machen müssen oder einfach sagen müssen für die, ja, Hybride oder für die Range Extender wird es ohnehin nur eine kleine, kleine Nische geben. Wie sehen Sie das? Vielleicht ist das eine Frage für Sie, Herr Plötz zunächst.

Patrick Plötz [00:33:04]

Ja, vielleicht – zur Einordnung. Wie hoch der ETS 2-Preis über die Jahre genau sein wird, ist schwer zu sagen. Es gibt eine ganze Reihe von Studien dazu. Es gibt sehr schöne modellbasierte Analysen, aber im Prinzip kommt da meistens raus, ja, irgendwas zwischen fünfzig und zweihundert Euro die Tonne könnte es sein. Und ich meine, wir haben's jetzt an der Aufschiebung der ETS 2-Einführung um ein Jahr gesehen und die Anpassungen bei der Marktstabilitätsreserve, dass es da einfach relativ auch viel politischen Druck gibt. Deshalb ist noch mal meine persönliche Erwartung, nach vielen Jahren, dass gerade aus den südosteuropäischen Mitgliedsstaaten es hohen politischen Druck geben wird, wenn der ETS 2-Preis zu stark steigt. Das heißt, es ist irgendwie erwartbar, dass wir – wir brauchen irgendwie einen Mindestpreis, aber ich kann mir sehr gut vorstellen, dass wir auch einfach (einen) politisch gesetzte Maximalpreis sehen werden, um zu starke Preissprünge nach oben und Fluktuation an den Tankstellen, gerade auch in Osteuropa – oder nicht nur in



Osteuropa, wir haben ja auch die Geldwesten-Proteste in Frankreich vor einigen Jahren gesehen, die sehr starkes politisches Echo geführt haben, sodass ich denke, wir werden langfristig weiter steigende fossile Kraftstoffpreise haben ja. Aber die werden nicht absurd durch die Decke gehen. Also ich sehe nicht, dass wir 2035 bei fünf Euro der Liter sein werden, weil wir einfach auch eine sehr große Bestandsflotte haben und man damit unglaublich viele Bürger sehr stark belastet oder auch verprellt.

Zu der Frage, ob aber nicht trotzdem die ETS 2-Preise, die steigen, reichen. Ja, die machen natürlich die Elektrofahrzeuge tendenziell attraktiver. Aber – so wie Herr Kampker gesagt hat –, kommt es auch sehr darauf an, was wir für Ladepreise für die Leute realistisch darstellen können. Da wird manchmal aus meiner Sicht auch ein bisschen kurz geurteilt, dass so die Ad-hoc-Ladepreise bei sechzig, siebzig Cent, an der Ladesäule sind. Das stimmt, aber jeder, der ein bisschen rechnen kann, der lädt halt nicht zu Ad-hoc-Preisen, sondern der holt sich dann für den Sommerurlaub ein Abo und zahlt dann nur neununddreißig Cent die Kilowattstunde an der Schnellladesäule auf dem Weg in den Süden.

Trotzdem denke ich, brauchen wir diese CO₂-Flottengrenzwerte ganz stark, weil die einfach eine angebotsseitige Maßnahme sind. Das heißt, wir haben durch hohe CO₂-Preise und durch vielleicht Kaufpreissubventionen versuchen wir eine Nachfrage zu generieren, aber die Nachfrage kann nur bedient werden oder erfolgreich sein, wenn's auch ein starkes Fahrzeugangebot gibt. Und genau das ist eigentlich der Sinn der CO₂-Flottengrenzwerte, dass wir erstens die Hersteller dazu bringen, viele batterieelektrische Modelle anzubieten in verschiedenen Fahrzeuggrößen, in verschiedenen Ausstattungsvarianten –oder auch als Kombi. Das war ja gerade in Deutschland lange eine Lücke.

Und dann zweitens durch die, sagen wir mal, sukzessiv steigenden Anforderungen diese auch attraktive Preise bekommen, ja. Die sind immer noch teurer in der Anschaffung als verbrennungsmotorische Fahrzeuge. Aber dass man versucht, die Hersteller sukzessiv dazu zu bringen, diese auch immer günstiger anzubieten. Beides muss zusammenkommen. Und ja, mit diesen neunzig Prozent werden wir auch da ein hohes, gutes Angebot von auch zu attraktiven Preisen sehen. Die Entwicklung geht da auch in die, in die richtige Richtung, aber in der Tat ist am Ende die Frage, diese letzten zehn Prozent, brauchen wir die wirklich? Und dann geht's wirklich viel um die politische Interpretation. Ich persönlich würde sagen, dass wir das einfach als klares politisches Signal brauchen für die Zuliefererindustrie, für die Automobilindustrie, für – und am Ende auch für eine, für eine wirklich schnelle Bestandsumwälzung, dass wir wirklich Mitte des Jahrhunderts eine CO₂-neutrale PKW-Flotte haben. Aber in der Tat sind vielleicht die letzten fünf Prozent dann jetzt noch nicht die entscheidenden.

Moderator [00:36:33]

Herr Kampker, wir haben von draußen noch eine Frage bekommen, die vielleicht für Sie, das Richtige wäre. Wenn dieser Vorschlag angenommen wird, den die EU-Kommission präsentiert hat, wird dadurch nicht der Druck für die Zuliefererindustrie ein bisschen zu sehr rausgenommen, sich jetzt neue Geschäftsfelder zu erschließen? Weil die können ja nach wie vor sich jetzt konzentrieren, kleine Motörchen zu bauen oder, besondere Getriebe, um, Hybride zusammenzusetzen und dergleichen. Wie sehen Sie das?

Achim Kampker [00:37:04]

Also ich bin ja insbesondere in der Zuliefererindustrie vernetzt. Also, das kann ich gar nicht sehen. Also da brennt die Hütte, also die kämpfen wie – viele und fast die meisten, die ich kenne, bis hin zu den Großen, kämpfen tatsächlich bis hin zum Überleben oder, dadurch, dass sie extrem viel abbauen. Die haben alle Strategien, die ich kenne, wirklich in die E-Mobilität reinzugehen, haben auch viel investiert. Wird ja oft immer so getan, als wenn da nichts passiert wäre. Die sind massiv in



diese Dinge reingegangen und insbesondere bei den Herstellern, die sie beliefern, weil sie auch nicht die chinesischen beliefern, sind die, Umsätze und Absätze nicht so gekommen, bei weitem nicht so gekommen, wie wir sie auch alle prognostiziert hatten und da reingeschrieben haben, ja. Das heißt, die müssen jetzt genau schauen, wie können sie das hinkriegen, wo verdiene ich noch Geld. Das ist in den meisten Fällen in der Verbrennertechnologie jetzt noch gegeben. Dass das zukünftig nicht mehr so ist, das wissen die selber, ja, aber sie müssen jetzt diese Zeit nutzen, um das andere weiter hochzufahren.

Und insofern, kann ich dieses Argument, dass jetzt dann alle wieder – wir rechnen ja über zehn Prozent, ja, Punkte, wo auch eine Komplexität hinter steht, dass die da jetzt alle sagen: „Oh, das ist das Signal, dass ich mich wieder hinlegen kann.“ Also da kann ich Ihnen versichern, dass das die Unternehmenslenker nicht tun werden. Mag sein, dass es Einzelfälle gibt, ja. Das gibt's immer, wenn ich eine große Landschaft an Industrie oder so was habe, die das dann jetzt so irgendwie interpretieren. Aber die breite Masse wird weiter schauen, wie können wir wettbewerbsfähig bleiben beziehungsweise wieder werden, und auch weiter massiv in das Thema E-Mobilität reingehen, weil sie es eben auch schon getan haben. Das heißt, die können jetzt auch gar nicht das wieder abschreiben und sagen, das lassen wir jetzt einfach liegen und machen das nicht weiter. Das sehe ich nicht, also dass es da jetzt wieder eine Umkehr, gibt aufgrund, dieses Kompromisses, das kann ich wirklich in der Breite, nicht erkennen.

Ich glaube, es geht darum, Luft zu gewinnen, die Umstellung zu machen. Einige werden auf der Strecke bleiben, andere, die schneller sind, schaffen es vielleicht, wenn wir die Rahmenbedingungen anpassen. Und dass eben – natürlich kann das eine Gesetz, nicht alle Probleme lösen, aber es adressiert ja, unterschiedlichste Probleme und hat den Anspruch, ne, in dem sie noch sagt, wir fördern auch noch Batterie und machen das und jenes und dann soll auch noch der Stahl grün werden. Das heißt, das ist ja genau in diesem Gesetz oder soll ja eine Regel werden, schon wieder angelegt, dass ich in diese Richtung gehe, und es sollte zumindest nicht in die falsche Richtung gehen und noch mal Bürokratie brauchen. Und das war meine Anmerkung, zu dem, zu dem Punkt von eben. Natürlich kann ich nicht durch ein Gesetz alle unsere Probleme lösen. Ich muss es nur anfangen.

Moderator [00:39:47]

Herr Thomas Grube.

Thomas Grube [00:39:49]

Genau, vielleicht eine kurze Ergänzung. Also, ich stimme voll zu, was Sie sagen, Herr Kampker. Ich würd aber auch noch mal betonen, dass diese Zulieferindustrie ja durchaus sehr heterogen ist. Es sind sicherlich welche dabei, die komplette Baugruppen fertigen, und die sich durchaus umorientieren können. Es gibt aber auch andere, die einerseits ihr Geschäftsfeld verlieren. Ich kann nicht sagen, wie viele das sind. Das wissen Sie sicherlich viel besser als ich. Und es gibt aber auch solche, die neue Geschäftsfelder gewonnen haben oder die erst als Start-up entstanden sind in diesem Bereich. Und ich glaube, die letztere, die werden darunter leiden. Also zumindest unter diesen Signalen, würde ich mal sagen. Also weil sich das, eben auch als Message verfestigt, es geht alles langsamer.

Und, was ist denn, wenn wir in zwei Jahren noch mal eine weitere Abschwächung bekommen? Also die EU hat ja jetzt auch gezeigt an diesem Beispiel, dass dieser Pfad nicht so ganz konsistent durchzuhalten ist, zumindest bis zum jetzigen Zeitpunkt. Es gab zwar, diesen schon eingebauten Überprüfungszeitpunkt, den wir jetzt gerade ein bisschen vorziehen, aber ist wirklich das Vertrauen da, dass mit dem, was wir jetzt hier gemacht haben, wirklich der Schlusspunkt gesetzt ist? Oder müssen wir befürchten, dass in zwei Jahren noch mal so was passiert? Und da würde ich



noch mal sagen, diese Unsicherheit ist, glaube ich, für einen Teil der Zuliefererindustrie sehr schädlich. Für andere ist es günstig, die also auf noch Dingen weiterarbeiten können, die vielleicht langfristig gar keine Rolle mehr spielen. Also die gewinnen etwas Luft und ich sage mal, große Baugruppen-Hersteller würden davon vermutlich jetzt eher profitieren, aber sie würden nicht zum kompletten Umschwenken, tendieren. Das würde ich auch nicht sagen. Aber Heterogenität ist für mich vielleicht auch noch mal das Stichwort.

Achim Kampker [00:41:23]

Ja, genau, wobei Sie auch sehen müssen, dass vieles von den neuen Sachen leider eben nicht in Europa aufgebaut wird, sondern an anderen Stellen der Welt. Und das sind ja die unterschiedlichen Ebenen. Das eine ist, wenn wir weltweit gucken auf CO₂, dann kann das wieder positiv sein, wenn wir härtere Regeln schlussendlich haben. Führt aber dazu, und das ist das, was ich beobachte, dass aufgrund der anderen Rahmenbedingungen, bei uns abgebaut wird und an anderen Stellen, zum Beispiel in Asien, die Zuliefererindustrie, deutlich aufgebaut wird, also überproportional entsprechend der Prozente. Ich gebe Ihnen recht, ne, es wird Gewinner und Verlierer geben.

Noch mal, ich kann jetzt nicht, feststellen, dass aufgrund dieser zehn Prozent, wenn da jetzt fünfzig Prozent stehen würde, ja, dann sähe das mit Sicherheit anders aus. Aber aufgrund von zehn Prozent, und wenn man sich die Stückzahlen, Verläufe, die die geplant haben, die ich kenne, sich anschaut, dann wissen die ja trotzdem, dass es deutlich nach unten geht, was das Thema, Verbrenner angeht. Und das ist in den Plänen jetzt auch drin und ich würde mal sagen, also das, was ich kenne, hatten die vorher schon gehofft, dass es in so eine Richtung schlussendlich läuft. Und die meisten würden da jetzt nichts anpassen.

Aber Sie haben natürlich recht, es wird Gewinner und Verlierer da drunter geben. Und auch wenn die Verlierer noch eine Zeit lang länger überleben, halte ich das in unserer jetzigen Situation aber eher für positiv, ja, weil wir dann eben den Transfer, was das Thema Menschen angeht, ein Stück weit da noch am Laufen halten, ne? Und das ist ein diffiziler Punkt: Wer da recht hat oder nicht, ich weiß es nicht. Wir werden's dann sehen. Also in fünf bis zehn Jahren sind wir alle schlauer, wenn wir dann nach hinten gucken und sagen, es ist so und so gelaufen. Und das macht die Komplexität aber ja aus. Es weiß keiner so genau, welche Stellhebel führen jetzt wirklich de facto zu welcher Realität, ne? Und ich glaube noch mal, das Wichtige ist, dass wir zügig Entscheidungen treffen, die dann, gebe ich Ihnen auch recht, dann schlussendlich aber auch irgendwann mal beibehalten und nicht alle zwei Jahre wieder das noch mal neu verhandeln, ne? Da bin ich voll bei Ihnen, ja, dass wir irgendwo auch einen Schlusspunkt setzen müssen und nicht ständig wieder alles infrage stellen können. Da bin ich voll dabei.

Moderator [00:43:36]

Herr Plötz, vielleicht habe ich noch eine Frage an – für Sie, weil wir sowieso gerade schon bei, bei der Zukunft sind. Was wäre denn ein Grund oder für welche Aufgaben würde man in Zukunft denn überhaupt noch Hybrid oder Plug-in-Hybride einsetzen, anstelle von Elektrofahrzeugen? Was soll das sein? Krankenwagen, Feuerwehrwagen?

Patrick Plötz [00:44:03]

Ja, also wir reden jetzt erst mal über Neuwagen nur, ja. Da muss man immer wieder sagen, das ist sogenannte Verbrennerverbot, es gibt's ja nicht. Es geht ja immer nur um die Neuzulassung und nicht den Bestand, erst mal in den relevanten Regelungen. Ja, aber was Sie genannt haben, sind schon so die Anwendungsfälle, die diskutiert wird, Sonderfahrzeuge, Krankenwagen, spezielle Dienstfahrzeuge. Das sind so die Bereiche, die diskutiert werden, bei Pkw und auch bei



Schwerabnutzungsfahrzeugen, dass man sagt, Schwertransporte, Sondertransporte, so was. Ja, ich glaube, technisch ist da relativ viel auch batterieelektrisch machbar und, wir haben ja auch noch zehn Jahre Zeit, bis wir da bei den neunzig Prozent sind.

Also es geistert dann immer Diesel-Dieter durchs Internet, der von Berlin bis nach Kroatien durchfährt und in die Flasche pinkelt, weil er nicht auf Toilette gehen will. Ja, diese Einzelfälle gibt es immer und ich hör dann auch viel, die Leute, die sagen, sie sind im Außendienst und sie fahren eigentlich fünfhundert Kilometer mehrfach die Woche pro Tag. Das geht auch alles schon batterieelektrisch und vielleicht ist es da auch ein bisschen gesünder, wenn man zwischendurch mal eine Pause macht und nicht permanent mit hundertachtzig über die Autobahn brettert, wo es denn erlaubt ist. Also da gibt es Fälle, ja, aber das sind so geringe Stückzahlen und solche Sonderfahrzeuge sind auch aufgenommen und auch so ganz kleine Hersteller sind ja aus der Regulierung ausgenommen. Ich weiß jetzt nicht mehr ganz auswendig, was die Schwelle ist. Ich glaube, es sind zehntausend Fahrzeuge im Jahr, wer weniger als eine gewisse Zahl von Fahrzeugen pro Jahr überhaupt zulässt, der ist sowieso nicht von der Regulierung betroffen.

Moderator [00:45:32]

Wie sieht denn das mit der Zeit jetzt aus? Welche Gründe, das ist auch wieder eine Frage von außen, welche Gründe habe ich dann als Verbraucher heute nun ein teureres Elektroauto mit geringerer Reichweite, jedenfalls sehen das viele so, zu kaufen? Herr Grube, ist das eine Frage für Sie?

Thomas Grube [00:45:49]

Vielleicht auch, ich würd' mal sagen, also einerseits ist es mit Sicherheit die Performance. Also ich bin auch Autofahrer und ich tu's tatsächlich immer noch gern, obwohl ich schon fortgeschritten, sag ich mal, bin im Alter, aber die – ich finde es überzeugend, also wie man mit dem Elektroauto fährt. Das ist ganz einfach empfinden während des Fahrens. Ich glaub, das ist ein wichtiger Punkt. Ein zweiter wichtiger, und den hatten wir indirekt vorhin schon angesprochen, ist der, dass es eben auch in das persönliche Gesamtenergiekonzept passen könnte. Mit der Solaranlage aufm Dach und einem Speicher im Keller, lassen sich da wirklich ganz – also auch kostenmäßig – ganz gute Lösungen finden. Auch das ist überzeugend.

Ansonsten gibt's viele Gründe, wie immer bei der Wahl des Antriebs oder bei der Wahl der Art des Autos, die man anführen kann und die dann maßgeblich sind. Ich glaub, da lässt sich jetzt nicht viel verallgemeinern, aber an der Alltagstauglichkeit gibt's, glaube ich, keinen Zweifel. Ich persönlich vielleicht der eine kurze Einwurf noch, bin jemand, der eigentlich hier in der Region so gut wie überhaupt nicht fährt. Also ich bin eher ein Langstreckenfahrer, der Familienurlaub in Europa macht und dafür das Flugzeug nicht nutzen möchte, mit der Bahn gelernt hat, dass es da große Schwierigkeiten gibt, wenn man intereuropäisch fährt. Und, ich muss sagen, das Batterieauto hat da durchaus noch ein kleines Manko, denn nur die erste volle Batterieladung ist die, die wirklich Reichweite schafft. Ab dem ersten Mal, wo ich nachladen muss, bin ich dann in diesem Käfig zwischen, zwanzig und achtzig Prozent oder zehn und achtzig Prozent gefangen, und lade halt nur noch eine begrenzte Menge an Kilometern nach. Und, wer Langstrecke fährt, und wo die Familie auch mitmacht, wenn's mal tausend oder zwölfhundert Kilometer sind, der wird das vielleicht als ein kleines Manko hinnehmen.

Ich würd sagen, für mich wär das gar kein Riesenproblem, aber es ist eins, was Menschen offensichtlich, das zeigen Umfragen, beschäftigt. Also lange Rede, kurzer Sinn: Ich denke, es gibt viele Gründe für das Elektroauto, und ansonsten ist es aber wirklich auch immer die persönliche Entscheidung, die von ganz, ganz vielen Faktoren abhängt, die nicht nur technisch, nicht techno-



ökonomisch begründet sind, sondern die auch wirklich mit persönlichen, Vorzügen, Normen und so weiter zu tun haben.

Moderator [00:48:00]

Herr Kampker, bevor ich Ihnen das Wort gebe, wir haben noch zwei Fragen von draußen, die würde ich gerne noch beide beantworten, weil's eben nur zwei sind. Wir sind jetzt schon fast am Ende. Wenn Sie damit einverstanden sind, dass wir fünf Minuten überziehen, damit wir diese Fragen noch beantworten können – und ich sag fünf Minuten, weil das schaffen wir bequem – super, perfekt. Herr Kampker, dann, was wollten Sie dazu sagen, bitte?

Achim Kampker [00:48:21]

Ja, ganz kurz nur. Dass es ja auch schon sehr, finanziell sehr attraktive Regeln, zum Beispiel für Dienstwagen, gibt mit der 0,5 versus der Ein-Prozent-Regel und dass es sich finanziell tatsächlich ja auch schon lohnt. Und mittlerweile gibt's ja auch ein sehr gutes, Angebot, auch was, länger– Also ich bin da dann mittlerweile, sehr zufrieden mit. Ich, hab 2010 angefangen, E-Fahrzeug schlussendlich zu fahren. Da war's noch wirklich anstrengend. Mittlerweile, auch mit dem Nachladen, ich find, das ist, deutlich, ja, unter fünfzehn, teilweise unter zehn Minuten, mit denen ich das machen kann, selbst wenn ich da zweimal laden kann. Also ich find's in Summe mittlerweile attraktiv. Man kann sehr schön, beschleunigen, ja. Also ich find E-Fahrzeuge fahren einfach toll und ich kenn viele, die wenn sie einmal das machen, dann auch sagen, es hat super viele angenehme Zeiten. Oder viele sagen mir: Ich muss nicht mehr tanken fahren, ne. Ich kann das beim Arbeitgeber oder zu Hause; spar ich Zeit, find' ich super.

Also ich glaube, es gibt mittlerweile viele Argumente für die E-Mobilität, dass es einfach wirklich Spaß macht, eine coole Technologie ist. Und das ist auch das, was ich versuche, immer in den Vordergrund zu stellen. Also weniger, du musst jetzt E-Fahrzeug fahren, damit du ein guter Mensch wirst oder bist. Das halte ich, sowieso immer für schwierig. So versuche ich auch nicht meine Kinder zu erziehen, dass die irgendwas machen müssen, sondern ich versuch' zu begeistern. Und E-Fahrzeug fahren – es gibt mittlerweile echt tolle Modelle, die richtig Spaß machen, die alltagstauglich sind, und ich kann nur jeden einladen, das wirklich auch auszuprobieren. Und wenn man ein bisschen auch das eine oder andere an Umgewöhnung hat, kommt man relativ schnell dazu, dass es viele Vorteile hat, die ich eben auch aufgezählt habe. Danke.

Moderator [00:49:54]

Wir haben jetzt noch zwei Fragen. Eine dabei kam sozusagen fast im Schlussspurt und, sie lautet: Wird eigentlich, auch so mit Blick auf Norwegen zum Beispiel, die Elektromobilität in Deutschland zu wenig unterstützt? Gibt es zu wenig Regeln für das oder gibt es eigentlich kein vernünftiges- Keinen vernünftigen Zielpfad, den man erreichen will, weil Norwegen hat das ja lange, lange, lange schon angeleert gehabt. Könnte man das besser machen, von Norwegen lernen, sage ich jetzt mal so vereinfacht. Herr Plötz, ist das nicht eine Frage für Sie?

Patrick Plötz [00:50:25]

Ja, gerne. Also, ja, wir haben uns viel Politikmaßnahmen im europäischen Vergleich und deren empirische Wirkung und so angeschaut. Norwegen hat sehr viel getan, hat auch sehr viel Geld ausgegeben. Ich fand das immer sehr faszinierend, und auf einer Reise in Norwegen habe ich dann gelernt, na ja, die Norweger haben es in manchen Dingen auch ein bisschen leichter als wir. Ja? Zum einen haben die keine Staatsverschuldung, zum anderen hatten die eigentlich nur einen,



anderthalb Sektoren zu dekarbonisieren, ja? Die Stromerzeugung ist ja schon erneuerbar. Es gibt relativ wenig Schwerindustrie. Es gibt die Öl- und Gasindustrie, die einige Emissionen verursacht, aber sonst gibt es kaum Schwerindustrie. Es wird mit Strom geheizt, das ist auch schon erneuerbar, und es gibt auch wenig chemische Industrie.

Das heißt, eigentlich sind – wir müssen sozusagen, alle Sektoren dekarbonisieren, die hatten nur noch den Verkehr, und haben keine Staatsverschuldung. Deshalb hat man da sehr viel Geld in die Hand genommen. Das ist jetzt mit den verfügbaren Haushaltsmitteln in Deutschland nicht eins zu eins umsetzbar. Sagen wir mal so, es sind ja mehrere Milliarden Euro bereits an Umweltbonus ausgegeben worden. Die derzeitige Bundesregierung plant ja jetzt zum ersten Januar '26 die Wiedereinführung eines etwas anderen Umweltbonus. Und, ich glaube, gerade in der frühen Marktphase war das irgendwie eine gute Entwicklung mit dem Umweltbonus. Hätte man ihn früher eingeführt, da gab es noch kein großes deutsches Fahrzeugangebot. Da hätte man vor allem ausländische Hersteller damit bezuschusst. Deshalb glaube ich, gab es auch gute Gründe, da zu warten, und die Abschaffung war ein bisschen kurzfristig nach dem KTF-Urteil. Das war sehr unglücklich, war aber, glaube ich, politisch nicht gewollt, sondern eine Notwendigkeit aufgrund der begrenzten verfügbaren Haushaltsmittel.

Ja, wir könnten noch ein bisschen mehr tun. Gerade Dienstwagensteuer ist gerade schon genannt worden. Da ist die Ein-Prozent-Regelung für verbrennungsmotorische Fahrzeuge weiterhin eine klimaschädliche Subvention. Wenn man die anheben würde auf zwei, zweieinhalb Prozent, wäre man in guter Nachbarschaft mit verschiedenen europäischen Nachbarn, die das bereits getan haben, und hätte ein bisschen mehr Haushaltsmittel, die man dann in andere, eher umweltfreundliche Verkehrsmittel stecken könnte. Das könnte das E-Auto sein, das könnte eine Co-Finanzierung des Deutschlandtickets sein oder ähnliches. Also ja, wir könnten mehr tun, aber der Vergleich zu Norwegen ist nicht immer ganz einfach, weil da die Rahmenbedingungen doch sehr anders sind, was verfügbare Haushaltsmittel angeht, als auch wie viele Sektoren eigentlich CO₂-neutral zu machen sind.

Moderator [00:52:44]

Lassen Sie uns aufhören mit einer Frage einer Kollegin, die wissen will: Gibt es eigentlich eine Prognose, oder ein Szenario wie sich der Mix der Fahrzeuge 2035 real auf der Straße entwickeln könnte? Also der Neuzulassungen. Also, in welche Richtung wird die Entscheidung, die es die EU anstrebt, das Bild auf der Straße 2035 verschieben? Wie sehen Sie das? Werden wir weniger Elektroautos jetzt sehen, mehr Hybride oder hat das fast gar keinen Einfluss? Wer von Ihnen wagt den Blick nach vorne?

Patrick Plötz [00:53:26]

Ich würde es vielleicht kurz machen mit Blick auf die Zeit. Ich glaube, es wird eine minimale Verschiebung geben. Wir können dann – dass einzelne Hersteller ein bisschen länger auf Plug-in-Hybride setzen, vielleicht auch ein sehr geringes Maße an Mild-Hybride. Aber ich glaube, es sind nur geringe Verschiebungen. Der Groß der Neuzulassungen wird 2035 batterieelektrisch sein.

Moderator [00:53:46]

Vielen Dank, Herr Plötz. Ja, liebe Kolleginnen und Kollegen, vielen Dank für Ihr Interesse und dass Sie hier waren. Wir haben etwas überzogen, aber ich glaube, das war auch ganz gut so. Vielen Dank von mir aus auch an unsere drei Teilnehmer, Herr Kampker, Herr Plötz und Herr Grube. Vielen Dank auch an meine Kolleginnen und Kollegen, die im Hintergrund die Strippen gezogen haben, die dafür gesorgt haben, dass hier alles reibungslos funktioniert. Und, liebe Kollegen, wenn Sie ein



Rohtranskript suchen oder wenn Sie den Mitschnitt, wahrscheinlich so in einer knappen halben, Dreiviertelstunde, noch mal nachschauen wollen, dann finden Sie den unter den Links, die wir Ihnen in Ihrer Einladung geschickt haben. Die sind ganz unten. Bleibt mir nur noch, Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, zu danken, alles Gute zu wünschen und hoffen, dass Sie einen guten Tag haben und wir sehen uns später wieder. Auf Wiedersehen.



press briefing

Ansprechpartner in der Redaktion

Sönke Gäthke

Redakteur für Energie und Technik

Telefon +49 221 8888 25-0

E-Mail redaktion@sciencemediacenter.de

Impressum

Die Science Media Center Germany gGmbH (SMC) liefert Journalisten schnellen Zugang zu Stellungnahmen und Bewertungen von Experten aus der Wissenschaft – vor allem dann, wenn neuartige, ambivalente oder umstrittene Erkenntnisse aus der Wissenschaft Schlagzeilen machen oder wissenschaftliches Wissen helfen kann, aktuelle Ereignisse einzuordnen. Die Gründung geht auf eine Initiative der Wissenschafts-Pressekonferenz e.V. zurück und wurde möglich durch eine Förderzusage der Klaus Tschira Stiftung gGmbH.

Nähere Informationen: www.sciencemediacenter.de

Diensteanbieter im Sinne MStV/TMG

Science Media Center Germany gGmbH
Schloss-Wolfsbrunnenweg 33
69118 Heidelberg
Amtsgericht Mannheim
HRB 335493

Redaktionssitz

Science Media Center Germany gGmbH
Rosenstr. 42–44
50678 Köln

Vertretungsberechtigter Geschäftsführer

Volker Stollorz

Verantwortlich für das redaktionelle Angebot (Webmaster) im Sinne des §18 Abs.2 MStV

Volker Stollorz

