

-----Es gilt das gesprochene Wort-----

Titel: Emissionsfrei, digital und sicher - Strategien für die Mobilität der Zukunft

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin, liebe Frau Schwerdtner,
sehr geehrter Herr Professor Staudinger,
sehr geehrte Damen und Herren,

gestern vor 60 Jahren wurde hier in Goslar mit dem ersten Verkehrsgerichtstag Geschichte geschrieben. Zum ersten Mal wurden in einer Expertenrunde über aktuelle Probleme des Verkehrsrechts diskutiert und Lösungsvorschläge erarbeitet. Ein wichtiger Moment in der Geschichte des Straßenverkehrs in Deutschland.

Dass der Verkehrsgerichtstag 60 Jahre später noch immer große Bedeutung hat und Sie als Vertreterinnen und Vertreter im Jahr 2023 zum 61. Mal zusammenkommen, zeigt die ungebrochene Relevanz dieser wichtigen Institution. Und, dass hier in Goslar immer auf der Höhe der Zeit gearbeitet wird.

Ihre Errungenschaften in den letzten 60 Jahren sind unzählig und haben einen enormen Beitrag zu einem geordneten Straßenverkehr hier in Deutschland geleistet. Und ich bin überzeugt, dass der Verkehrsgerichtstag dies auch in Zukunft machen wird.

Ich bin sicher, dass Ihnen auch in Zukunft die Aufgaben nicht ausgehen werden. Wenn ich auf die Mobilität der Zukunft blicke, dann sehe ich Klimaneutralität und Digitalisierung. Beides verspricht einen noch saubereren und noch sichereren Straßenverkehr. Trotzdem wird sich der Verkehrsgerichtstag mit vielen neuen Themen beschäftigen müssen. Die Arbeitskreise, die in diesem Jahr zusammenkommen, sind ein eindruckliches Zeugnis dessen – zum Beispiel die Arbeitskreise zu Fahrzeugdaten oder zur KI-Haftung im Straßenverkehr.

Ich sagte es soeben: Der Straßenverkehr wird emissionsfrei und er wird digitaler, dies gilt sowohl für Pkw als auch für Nutzfahrzeuge. Beides sind Quantensprünge. Doch die Entwicklung dorthin ist kein Selbstläufer. Es ist eine Entwicklung, die wir als Industrie treiben. Sie muss gleichzeitig aber auch von den richtigen politischen Maßnahmen flankiert werden. Wie unser Beitrag als Industrie aussieht und wie er begleitet werden muss, das sind die zwei Pfeiler meines Vortrages. Ich freue mich sehr, dass ich Ihnen heute unsere Vision präsentieren kann.

Mobilität ist ein Thema ungebrochener gesellschaftlicher Relevanz. Denken wir an die politischen Diskussionen über die Klimaneutralität, an die generelle Debatte um die Mobilität in der Stadt oder auf dem Land. Es ist ein Thema, bei dem jede und jeder eine Meinung hat und mit dem alle Menschen tagtäglich konfrontiert sind. Und die Industrie, die ich als Präsidentin des VDA vertrete, ist mittendrin.

Mit hoher Qualität treibt unsere Industrie die Transformation zu klimaneutraler Mobilität entschlossen voran. Wir setzen damit ein wichtiges Zeichen im Kampf gegen die Klimakrise.

Das heißt aber auch: Unsere Unternehmen befinden sich inmitten einer beispiellosen Transformation. Um diese erfolgreich umzusetzen, tätigen die Unternehmen gewaltige Investitionen.

Allein bis 2026 investieren unsere Unternehmen 220 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung, vor allem in die Elektromobilität und die Digitalisierung. Hinzu kommen bis zum Jahr 2030 mindestens 100 Milliarden Euro für den Umbau von Werken. Diese Investitionen unterstreichen, mit

welcher Kraft wir die klimaneutrale Mobilität von morgen umsetzen. Ich bin fest überzeugt: Wer Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Sicherheit zusammendenkt, dem gehört die Zukunft.

Über 70 Prozent der Arbeitsplätze hängen am Export. Dass der Wandel enorme Beschäftigungseffekte mit sich bringt, ist schon heute erkennbar: Die Transformation betrifft natürlich wesentlich auch die etwa 780.000 Menschen, die in der Automobilindustrie bundesweit beschäftigt sind. Etwa jeder zweite Arbeitsplatz in der Automobilindustrie bundesweit hängt am Verbrennungsmotor. Nimmt man angrenzende Wirtschaftsbereich hinzu, sind in Summe mehr als 600.000 Menschen in der Herstellung von Produkten tätig, die von Verbrennungsmotoren abhängen. Das heißt nicht, dass diese Arbeitsplätze alle wegfallen, aber sie werden sich wandeln müssen. Klar ist, dass auch viele neue Jobs für die Mobilität der Zukunft entstehen werden – ob diese in Deutschland angesiedelt sein werden, darüber entscheiden wesentlich auch die Standortbedingungen – und bei denen gibt es dringenden Nachholbedarf.

Neben der riesigen Transformationsherausforderung kommt die Erkenntnis aus den Folgen der geopolitischen Entwicklungen hinzu: Unser bisheriges Wirtschaftsmodell ist kein automatischer Wohlstandsgarant mehr. Der Handlungsdruck ist enorm – und die Welt wartet nicht auf uns.

Wieder einmal hat eine Krise auch die – schon lange bekannten – Schwächen des Standortes Europa schonungslos offengelegt. International beginnt gleichzeitig ein harter Standortwettbewerb – Deutschland muss die Wirtschafts- und Geopolitik fortan stärker strategisch zusammendenken und entwickeln.

Wenn Deutschland global mehr Verantwortung übernehmen, Werte sowie Überzeugungen – auch in Sachen Klimaschutz – international langfristig verankern will, dann funktioniert das nur als erfolgreiche, weltweit führende Wirtschaftsnation. Die Relevanz des Standorts ist das A und O für Deutschland und Europa. Nur wenn wir international relevant bleiben, werden wir auch künftig global politisches Gewicht haben – und können somit Vorbild für Klimaschutz und Werte sein.

Was muss geschehen, damit wir eine Industrienation bleiben können? Ein Land, das mit Innovationen sein Exportmodell erfolgreich weiterentwickelt und damit auch einen Beitrag für den weltweiten Klimaschutz leisten kann.

Deutschlands wertvollster Beitrag sind Technologien, die insbesondere in Märkten wie China, Indien und Afrika ermöglichen, CO₂-neutrales Wachstum zu entwickeln. Der hohe Anteil der Industrie in Deutschland ist eine riesige Chance – wenn wir sie nutzen und wenn die Politik ermöglicht, sie zu nutzen.

Die Automobilindustrie will genau das: Diese Chance nutzen – und ein internationales, kopierfähiges Beispiel für eine erfolgreiche Transformation und Entwicklung setzen. Wir wollen mit Rekordinvestitionen und entschlossenem Willen weiter die deutsche Vorzeige-Branche, der Wohlstandsmotor, das Innovationszentrum sein. Die Zeichen stehen auf Wandel, das lässt sich an Aktivitäten und Investitionen ablesen. Wir sind uns unserer gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung bewusst und stehen entschlossen zu den CO₂-Zielen.

Doch immer öfter höre ich von Zweifeln in Unternehmen, ob Deutschland noch der Standort ist, dem sie ihr Vertrauen schenken können. Gerade auch aus dem so wichtigen industriellen Mittelstand: Die Lage der Industrie ist schlechter als die Stimmung. Und das will in diesen Zeiten etwas heißen.

Deutschland muss aus jetzt aus dem Krisenmodus in die Bewältigung der Grundsatzprobleme kommen. Das gilt insbesondere für den Energiebereich.

Die Industrie ist Deutschlands Wohlstandsmotor – und dieser Motor braucht Energie. Bisher hat sich die Krisenpolitik im Wesentlichen nur mit den akuten Auswirkungen der Energiekrise beschäftigt, ohne dabei eine langfristige strategische Versorgung mit CO₂-neutraler Energie sicherzustellen. Doch diese Sicherheit braucht es für die Industrie, die schon jetzt unter den hohen Kosten leidet. Deutschland ist bei den Energiepreisen in Europa und international an der Spitze der Belastung.

Pro Fahrzeug ist der durchschnittliche Stromkostenanteil in Europa von 300 auf 800 Euro gestiegen, in diesem Jahr könnte er auf 1.200 Euro klettern. In den USA ist der Preis von 130 US Dollar auf 250 US Dollar gestiegen.

Wettbewerbsfähige Energiepreise sind für die Industrie genauso entscheidend wie für Verbraucher, Stichwort Hochlauf E-Mobilität. Sie sind zwingend notwendig. Gerade auch für den Mittelstand. Eine Umfrage unter unseren Zulieferern hat jüngst gezeigt, dass 22 Prozent Investitionen ins Ausland verlagern wollen. 53 Prozent verschieben oder streichen ihre geplanten Investitionen.

Dringender Handlungsbedarf besteht bei einem weiteren zentralen Standortthema:

Bei der Infrastruktur.

Logistik wird von der vollkommenen überlasteten Schiene zurück auf die Straßen geholt, damit keine Bänder stehen müssen. Gleichzeitig sind fast 10 Prozent der Autobahnen eine Baustelle, es gibt 4.000 Brücken bei Fernstraßen, die repariert werden müssten. Mehr kann der Verkehr nicht verkraften, aber weniger wird es nicht werden. Hier zu sparen, heißt am Standort zu sparen.

Straßenbau mit Klima-Argumenten zu verhindern, ist gerade falsch. So verhindern wir die Infrastruktur, die wir brauchen, um als Standort für die Transformation attraktiv zu sein. Denken Sie an folgendes Szenario: Mehrere 44 Tonner, die mit schweren Batterien elektrisch unterwegs sind - das kann die aktuell marode Infrastruktur, ich denke insbesondere an die vielen reparaturbedürftigen Brücken, nicht stemmen!

Grundsätzlich gilt: Wenn die Ziele angesichts wachsender Herausforderungen immer ambitionierter werden, muss die staatliche Leistungsfähigkeit im gleichen Maße mitwachsen. In Deutschland schrumpft sie aktuell – Stichworte Bürokratie, mangelnde Digitalisierung der Verwaltung und die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren. Schon jetzt wird die Transformation dadurch merklich ausgebremst. Tendenz steigend. Dabei ist Agilität in diesen Zeiten entscheidend. Die Politik fordert dies im Übrigen gerne von der Wirtschaft.

Wir brauchen insgesamt mehr Fortschritt, mehr Technologieoffenheit, mehr Investitionen und Kooperation. Mehr Digitalisierung.

Nur so werden wir die aktuelle Situation ohne größere Schäden an unserem industriellen Kern überstehen. Und nur so werden wir die ambitionierten Klimaschutzziele tatsächlich und schnellstmöglich erreichen. Und damit auch unser europäisches Projekt der klimaneutralen Mobilität realisieren.

Die richtigen Standortbedingungen sind Grundvoraussetzungen für einen Innovationsstandort, der internationale Maßstäbe setzt. Das gilt auch für die klimaneutrale Mobilität, die wir als deutsche Automobilindustrie umsetzen.

Damit Mobilität emissionsfrei wird, müssen wir auf fünf Bausteine setzen.

Elektromobilität, Straßengüterverkehr, E-Fuels, Emissionshandel sowie Handels-, Rohstoff- und Energiepartnerschaften.

Das bedeutet zunächst, dass wir die europäischen Märkte zu den Leitmärkten für Elektromobilität machen müssen.

Wir als Automobilindustrie bekennen uns ausdrücklich zum Pariser Klimaabkommen. Und wir bekennen uns zu dem Ziel des Green Deals, die Mobilität in Europa bis 2050 klimaneutral zu gestalten.

Doch damit wir dieses Ziel erreichen können, brauchen wir auch die richtigen politischen Rahmenbedingungen.

Lassen Sie mich dazu kurz auf die geplanten europäischen Regulierungen blicken. Da sind zunächst die CO₂-Flottengrenzwerte.

Die neuen Flottengrenzwerte sind überaus ambitioniert. Sie sehen ein faktisches Verbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab dem Jahr 2035 vor. Dies setzt eine weitreichende Elektrifizierung der Neufahrzeuge voraus.

Das bedeutet:

- Bis 2030 wird E-Anteil an Neuzulassungen von EU-weit durchschnittlich 65 Prozent erforderlich sein.
- Deutschland dürfte mit bis zu 85 Prozent E-Anteil deutlich darüber liegen, da voraussichtlich nicht alle europäischen Mitgliedstaaten im selben Tempo voranschreiten.
- Europaweit müssen nach Angaben der Kommission und dem europäischen Autoherstellerverband ACEA bis zum Jahr 2030 rund 30 bis 40 Mio. elektrische Fahrzeuge (BEV+PHEV) zugelassen sein.
- Angesichts der ungleichen Voraussetzungen der unterschiedlichen Mitgliedstaaten sowie der unklaren Rahmenbedingungen (vor allem mit Blick auf Ladeinfrastruktur) wäre eine starre Zielfestlegung für 2035 jedoch verfrüht. Stattdessen sollte die finale post-2030-Zielsetzung auf Grundlage eines Reviews im Jahr 2028 erfolgen.

Solche ambitionierten Ziele erfordern angemessene Rahmenbedingungen:

- Förderanreize müssen in allen Mitgliedstaaten umgesetzt werden bzw. nicht zu früh und zu stark zurückgefahren werden.
- Benötigt wird eine industriepolitische Flankierung der Transformation. Erste wichtige Bausteine sind die sog. IPCEI-Projekte („Important Project of Common European Interest“) etwa für die Ansiedlung der Batterieproduktion und den Hochlauf der Wasserstoffinfrastruktur.
- Das krisenbedingt historisch hohe Strompreisniveau gefährdet die Transformation. Auch auf europäischer Ebene müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, um elektrische Fahrzeuge mit bezahlbarer erneuerbarer Energie versorgen zu können.

Dazu kommt, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher auch in der Lage sein müssen, ihre E-Autos laden zu können – immer und überall in Europa.

Um den dynamischen Fahrzeughochlauf zu flankieren, braucht es einen vorausseilenden Ausbau der Ladeinfrastruktur. Der Kommissionsvorschlag zur Ausgestaltung der sog. AFIR, der Verordnung zum Ausbau einer Lade- und H₂-Tankinfrastruktur, bleibt deutlich hinter den eigenen klimapolitischen Ambitionen zurück.

Die Zahlen zeigen großen Handlungsbedarf. Laut dem europäischen Autoherstellerverband ACEA haben 17 EU-Länder nicht einen Ladepunkt im Abstand von 100km. 17 Länder haben weniger als fünf und nur fünf Staaten haben mehr als 10 Ladepunkte pro 100km Straße.

Zwei Beispiele illustrieren das große Gefälle eindrucksvoll: Während es in den Niederlanden einen Ladepunkt pro 1,5km Straße gibt, gibt es in Polen (flächenmäßig achtfach größer als die Niederlande) nur einen Ladepunkt pro 150km Straße.

Dazu kommt, dass es in Europa nur sehr wenige Schnellladestationen gibt – gerade mal einer von sieben Ladepunkten ist ein Ladepunkt mit mehr als 22kW Leistung. Hier muss Europa buchstäblich schneller werden.

Die Elektromobilität wird nur dann auf die notwendige Verbraucherakzeptanz stoßen, wenn das Ladeerlebnis europaweit harmonisiert ist. Ein EU-weites Roaming ist daher zwingend erforderlich.

Zudem muss die EU globale Standards bei der E-Mobilität setzen – und skalierbare Branchenstandards wie beim Megawattladen (MCS), beim bidirektionalen Laden, bei Komfortfunktionen wie dem Plug&Charge oder auch bei der Cybersicherheit ausrollen. Nur so können europäische Lösungen als Vorbild für die Welt dienen.

Auch in Deutschland stehen jetzt wichtige Zukunftsentscheidungen an: Ladevorgänge von E-Autos können intelligent und netzdienlich gesteuert werden, bidirektionales Laden ist eine große Chance. Der Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung ist hier der richtige Weg. Doch das Bundeswirtschaftsministerium und die Bundesnetzagentur nutzen dieses Potenzial noch nicht – Stichwort §14a EnWG. Es fehlt der Mut für intelligente Anreize. Die Energiewirtschaft banalisiert die Herausforderung, sowohl bei Ladesäulen als auch im Netzausbau. Wir kämpfen hier für eine Lösung im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie der Netzsicherheit.

Der **zweite Baustein** ist, dass der europäische Güterverkehr klimaneutral gestaltet werden muss. Der Straßengüterverkehr zeichnet sich in Europa wie in Deutschland für rund ein Drittel der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen verantwortlich.

Die IAA TRANSPORTATION, die wir im vergangenen September in Hannover veranstaltet haben, zeigte deutlich, dass die Technologien für klimaneutralen Straßengüterverkehr verfügbar sind – ab sofort.

Insbesondere mit Blick auf die bevorstehende Verschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge – Eckpunkte werden Rahmen eines Reviews Anfang des Jahres erwartet – ist der Ausbau einer adäquaten Lade- und Wasserstoffinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge unerlässlich. Eine Neudefinition der bisher gültigen CO₂-Reduktionsziele für das Jahr 2030 sollte mit Bedacht debattiert werden. Mögliche Zielverschärfungen sollten mit allen Beteiligten erörtert werden.

Solange nicht erkennbar ist, wann eine für Lkw im Fernverkehr öffentlich zugängliche und ausreichende E-Ladeinfrastruktur bzw. Wasserstofftankinfrastruktur vorhanden ist, kann man nicht ein 100-prozentiges CO₂-Emissionsreduktionsziel für schwere Nutzfahrzeuge festlegen.

Immerhin: Der Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung blickt ambitionierter und konkreter auf die Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge. Ein erster wichtiger Schritt.

Der **dritte Baustein** ist der europäische Fahrzeugbestand. Er muss mit klimaneutralen Kraftstoffen defossiliert werden.

Der Markthochlauf elektrischer Fahrzeuge alleine wird nicht ausreichen, um die Klimaziele zu erreichen. Stattdessen bedarf es erheblicher Mengen strombasierter E-Fuels und fortschrittlicher Biofuels, um den Fahrzeugbestand – der alleine in der EU 280 Mio. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor umfasst, weltweit sind es knapp 1,5 Mrd. – klimafreundlich zu betreiben.

Das unzureichende Ambitionsniveau in der europäischen Renewable Energy Directive (RED) und die fehlende Perspektive für die Zeit nach 2030 schaffen zu wenige Anreize für Investitionen in klimaneutrale Kraftstoffe und gefährden damit den dringend benötigten Klimaschutz im Fahrzeugbestand. Zur Klimazielerreichung werden 30 Prozent erneuerbare Kraftstoffe und ambitionierte Unterquoten für E-Fuels und fortschrittliche Biokraftstoffe benötigt.

Darüber hinaus sollte die Energiesteuer-Richtlinie weiterentwickelt werden, um die Besteuerung von Kraftstoffen am CO₂-Gehalt auszurichten. So könnten wirkungsvolle Impulse für den Hochlauf klimaneutraler Kraftstoffe gesetzt werden.

Der **vierte Baustein** umfasst den europäischen Emissionshandel. Er muss als Leitinstrument des Klimaschutzes im Straßenverkehr etabliert werden.

Angesichts der Komplexität der Regulierungsaufgabe ist es sinnvoll, weitestgehend auf technologieoffene Instrumente zu setzen, die den Akteuren eine möglichst große Freiheit bei der Wahl der Lösungswege lassen.

Der europäische Emissionshandel ist vor diesem Hintergrund der zentrale und nachweislich effizienteste Weg zur CO₂-Reduktion. Eine der wohl wichtigsten Aufgaben und zugleich größten Herausforderungen liegt daher darin, einen CO₂-Emissionshandel auch im Straßenverkehr als Leitinstrument der europäischen Klimapolitik zu etablieren.

Die gegenwärtig hohen Energiepreise dürfen daher nicht dazu führen, die Einführung eines Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr zu verzögern.

Der **fünfte Baustein** umfasst, dass wir weiter an der Globalisierung festhalten müssen.

Russlands Krieg darf nicht dazu führen, dass wir die Vorteile des globalen Handels in Frage stellen. Vielmehr müssen wir uns – in ganz Europa wohlgermerkt! – der großen Vorteile bewusstwerden, die uns der globale Handel schon gebracht hat.

Unsere vom Export geprägte Volkswirtschaft braucht multilaterale Handelsbeziehungen. Die Globalisierung ist nicht gescheitert. Im Gegenteil, freier und fairer Handel sind heute wichtiger denn je. Wir brauchen mehr und nicht weniger Zusammenarbeit zwischen Staaten. Und genau deswegen brauchen wir neue Energie- und Rohstoffpartnerschaften. Wir brauchen mehr Freihandelsabkommen. Doch wenn wir auf aktuelle Beispiele blicken – zum Beispiel die neue Afrikastrategie der Bundesregierung – sehen wir weder Konkretes noch Ambitionen.

Handels- und Investitionsabkommen sind nicht nur hierzulande Garanten für Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung. Sie sind auch Zeugnisse gemeinsamer Bemühungen internationaler Partner für mehr Klimaschutz, soziale Standards und Menschenrechte. Gerade Klimaschutz ist ein globales Projekt, bei dem alle mitwirken müssen. Dabei können Handels- und Investitionsabkommen eine wichtige Rolle spielen.

Für Deutschland, für Europa muss Diversifizierung das Gebot der Stunde sein. Wir brauchen mehr zuverlässige Partner. Gleichzeitig dürfen wir uns aber auch nicht von unseren bisherigen Partnern abwenden. Ein Decoupling von China wäre zum Beispiel fatal. Viele der zentralen globalen Zukunftsprobleme können wir nur gemeinsam mit China, mit globalen Lösungen, meistern:

Klimaschutz, Biodiversität, Bekämpfung von Armut und Hunger, künftige Pandemien. Wir sind also aufeinander angewiesen. Was wir an Beziehungen haben, sollten wir also nicht leichtsinnig verspielen, sondern auf (kritischen) Dialog setzen.

Doch derzeit sehen wir vielerorts vor allem unilaterale Maßnahmen.

Die USA und China locken mit Subventionen und günstigeren Energiepreisen. Allein in den kommenden Jahren investieren die USA z. B. 52 Mrd. Dollar in die heimische Halbleiterproduktion. Ein riesiges Paket zur Sanierung der Infrastruktur wurde aufgelegt. Mit dem Inflation Reduction Act werden fast 400 Milliarden US-Dollar in bessere Rahmenbedingungen für den Klimaschutz gesteckt.

Auch bei Rohstoffen gibt es viel zu tun. Rohstoffpolitik ist Standortpolitik. Je mehr wir uns technologisch einschränken umso wichtiger wird die Rohstoffvorsorge.

Bei den Batterierohstoffen wird sich der Bedarf mindestens vervier-, teils versiebenfachen. Wir setzen auf die Elektromobilität. Doch das kann neue Abhängigkeiten verursachen, die verhindert werden müssen.

Rohstoffengpässe zu verhindern, ist nicht nur eine geologische Herausforderung – es ist vor allem eine wirtschaftspolitische. Diese zentrale Erkenntnis muss für mehr politisches Tempo sorgen: Europa braucht jetzt eine Agentur für strategische Rohstoffe. Brüssel muss Rechtssicherheit garantieren.

Doch Europa macht derzeit vor allem eines: Es nimmt seiner Industrie mit einem zu strengen Regelkorsett die Luft für Innovationen. Überregulierung statt unternehmerischer Freiheit, die die Suche nach der besten technologischen Lösung ermöglicht.

Die drohende Einstufung von Lithium als extrem gesundheitsgefährdend würde die Batteriezellproduktion ausbremsen.

Die Taxonomie-Verordnung droht den Unternehmen, den Zugang zu Krediten zu verwehren, die sie besonders brauchen. Die mangelnde Berücksichtigung der Zulieferer ist auch immer noch nicht behoben.

Die Euro-7-Norm – ein europäischer Alleingang, setzt Antriebsentwicklung und -produktion in Europa aufs Spiel, statt sie zu sichern. Der Kommissionsvorschlag ist insgesamt überambitioniert, bindet erhebliche Entwicklungsressourcen und verursacht hohe Kosten bei mäßigem Umweltnutzen. Die vorgeschlagenen verschärften Testrandbedingungen und Grenzwerte würden die Unternehmen vor erhebliche Herausforderungen stellen. Wir brauchen dringend eine realistischere und ausgewogenere Weiterentwicklung der Euro-Normen als bisher angedacht. Sie muss im Sinne von Verbraucherinnen und Verbrauchern, Klima und Industrie sein.

Die Zukunft wird klimaneutral sein. Davon bin ich, davon ist unsere Industrie überzeugt. Wir werden es schaffen. Doch diese klimaneutrale Zukunft wird nur aus Deutschland und Europa heraus entstehen, wenn die Rahmen- und die Standortbedingungen stimmen. Und da gibt es noch sehr viel Nachholbedarf.

Neben der emissionsfreien Mobilität kommt ein weiterer Innovationsschub durch die Digitalisierung. Sie wird einerseits zu Effizienzsteigerungen bei der Mobilität beitragen. Und sie wird mehr Sicherheit und mehr Komfort bringen. Sie wird ihre Wirkung im urbanen Raum entfalten, aber auch in ländlichen Gegenden.

Unser Ziel sind autonom fahrende Shuttles in Städten und auf dem Land, neue digitale Erlebnisse im Auto, neue Assistenzsysteme und eine digital optimierte Verkehrslenkung, die weniger Stau und schnellere Wege verspricht. Die intelligente Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger, z. B. per App, bietet auch großes Potenzial für die Kundinnen und Kunden.

Wenn wir über die Digitalisierung des Verkehrs reden, reden wir auch über Fahrzeugdaten. Die Automobilindustrie bietet schon heute umfassende Datenangebote für kundenbezogene Anwendungen und vielfältige technische Zugriffsmöglichkeiten auf Daten. Denn es sind Daten, die eine Quelle für Innovationen und ein Grundpfeiler für moderne Mobilität sind.

Der VDA unterstützt den datenwirtschaftsrechtlichen Ansatz des Data Acts (DA) der Europäischen Kommission, dass für Verbraucher und sonstige dritte Unternehmen die Möglichkeit zum Datenzugang und zur Datennutzung bestehen muss. Es ist sinnvoll, ein level playing field zu schaffen und die Rolle des Nutzers zu stärken. Die Mitgliedsunternehmen des VDA haben in den vergangenen Jahren bereits Systeme und Mechanismen eingeführt, welche diese grundlegenden Ziele der EU Strategy for Data – das Teilen von verfügbaren Daten an den Kunden und bei Kundenwunsch und Zustimmung an Dritte – umsetzen.

Der VDA hat mit dem zum Teil bereits im Markt eingeführten ADAXO-Konzept ein zeitgemäßes und zukunftssicheres Verfahren für den Austausch von fahrzeug-generierten Daten vorgelegt. Das Konzept wurde für eine faire und sichere Nutzung entlang der gesamten Wertschöpfungskette, von der Datenerzeugung im Fahrzeug bis hin zu neuen datenbasierten Services für die Kundinnen und Kunden, erarbeitet.

All das kann die Mobilität verbessern und den Straßenverkehr sicherer machen – und wenn es nach unserer Industrie geht, wird es das auch. Aber wir brauchen auch dafür noch die richtigen politischen Rahmenbedingungen. Das heißt: Benötigt wird ein schnellerer Ausbau der digitalen Infrastruktur, insbesondere für 5G. Dazu kommt, dass wir noch weitere Weichenstellungen für das autonome Fahren brauchen. Deutschland nimmt hier die Pole Position ein – u. a. auch durch das weltweit erste Gesetz zum autonomen Fahren – doch die Rahmenbedingungen müssen die technologischen Entwicklungen über Deutschland hinaus ermöglichen. Und daher ist eine europäische und internationale Harmonisierung wichtig. Außerdem brauchen wir einen gesetzlichen Rahmen für den Umgang mit Daten. Sonst verlieren wir international den Anschluss. Die Fähigkeiten dazu sind da, der Rechtsrahmen steht in Teilen noch aus.

Sie alle kennen die Begriffe „Made in Germany“ und „German Engineering“. Sie sind weltweit Versprechen einzigartiger Qualität. Qualität, die gerade auch die Hersteller und Zulieferer aus der Automobilindustrie schaffen. Auch im Zeitalter großer globaler Veränderungen.

Mit dieser einzigartigen Qualität liefern wir die Voraussetzungen für die klimaneutrale Mobilität. Für eine emissionsfreie Mobilität. Für eine digitalisierte Mobilität. Und auf diesem Weg setzen wir auf die enge Zusammenarbeit mit Expertinnen und Experten wie Ihnen. Ihre wichtige Arbeit hat viel schon sehr viel Gutes bewirkt und wird dies auch in Zukunft tun. Unsere Industrie steht Ihnen dabei als enger Partner zur Seite. Für einen noch effizienteren und noch sichereren Straßenverkehr.