

## Video-Podcast der Bundeskanzlerin #30/2017

---

9. September 2017

Die Fragen stellte Elektroingenieur David Schwarzer, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Energie und Automatisierungstechnik der TU Berlin.

### **David Schwarzer:**

*Frau Bundeskanzlerin, Sie eröffnen am 14.09. die Internationale Automobilausstellung in Frankfurt am Main. Mit welchen Gedanken reisen Sie diesmal dorthin – angesichts der vielen Negativschlagzeilen, die die Autoindustrie in der letzten Zeit verursacht hat?*

### **Bundeskanzlerin Angela Merkel:**

Ja, ich freue mich erst einmal, dass ich wieder bei der Internationalen Automobilausstellung dabei bin. Aber es ist schon eine sehr besondere Ausstellung, denn wir haben erlebt, dass ein großer Vertrauensverlust im Blick auf die Automobilindustrie eingetreten ist. Und gleichzeitig wissen wir natürlich, dass die Automobilindustrie eine wichtige Säule unseres wirtschaftlichen Erfolgs ist, auch unseres Rufs als Exportnation und des Qualitätssiegels "Made in Germany". Wir wissen auch, dass die Automobilindustrie sich in einem starken Umbruch befindet. Das heißt, wir haben auf der einen Seite den Verlust von Vertrauen im Blick auf Dieselantriebstechnologie, aber wir werden natürlich auch sehr viele neue Entwicklungen auf der Internationalen Automobilausstellung sehen. Und deshalb werde ich deutlich machen, dass Fehler, die passiert sind, natürlich wieder gut gemacht werden müssen; da haben wir noch erheblich zu tun. Aber, dass wir auf der anderen Seite – auch im Blick auf die über 800.000 Beschäftigten in der Automobilindustrie – eine gute Zukunft für diese Branche wollen.

*Auf der Homepage der IAA wird von den beiden Megatrends Elektromobilität und urbanen Mobilitätskonzepten gesprochen. Mit dem Hintergrund des „Dieselskandals“ und dem einst so ambitionierten Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen 2020 sollte man doch meinen, dass diese beiden Themen schon lange auf der Straße angekommen sein müssten. Wenn ich jetzt aber in der Innenstadt unterwegs bin, sehe ich kaum Elektroautos. Vielmehr sehe ich immer mehr große SUVs rumfahren. Da stelle ich mir dir Frage: Nimmt die Bundesregierung diese beiden Themen – „Elektromobilität“ und „urbane Mobilitätskonzepte“ – wirklich ernst, beziehungsweise werden hier vielleicht die falschen Anreize geschaffen?*

Wir nehmen diese Themen sehr ernst. Wir haben ja im vergangenen Jahr extra eine Kaufprämie für Elektroautos eingeführt, die von den Unternehmen und von der Bundesregierung gemeinsam getragen wird. Wir sehen allerdings, dass natürlich immer noch nicht so ein breites Angebot da ist. Und auf der anderen Seite, dass auch die Lade-Infrastruktur in den Städten noch nicht so ist, dass die Käufer auch wirklich Vertrauen haben. Trotzdem glaube ich, dass wir in beiden Bereichen jetzt in der nächsten Zeit besser werden. Wir werden ja hier auch keinen linearen Anstieg haben, sondern wenn, dann wird das eher ein exponentieller Anstieg sein, so wie wir das auch aus anderen Technologien – wenn ich mal an die Solarenergie denke – erlebt haben. Aber der Anfang gestaltet sich schwierig und langsam, das würde ich auch

sagen. Was alternative Antriebstechnologien anbelangt, möchte ich noch darauf hinweisen, dass wir auf Technologieoffenheit setzen. Das heißt, wir fokussieren uns nicht ausschließlich auf die Elektromobilität, sondern wir warten, ob auch vielleicht die Brennstoffzelle oder synthetische Kraftstoffe eine Rolle spielen werden. Und wenn Sie über intelligente Stadtmobilitätskonzepte sprechen, dann glaube ich, ist schon viel im Gang. Wir haben jetzt ja die Diskussion mit den Kommunen, in denen die NO<sub>x</sub>-Grenzwerte überschritten werden. Und hier müssen ja Pläne, Luftreinhaltepläne gemacht werden, und da spielen natürlich intelligente Verkehrskonzepte auch eine zentrale Rolle. Alle kommunal Verantwortlichen wissen, dass heute 30 Prozent des Verkehrs im Grunde Parkplatzsuche ist. Hier arbeitet man an intelligenteren Konzepten. Es gibt für den innerstädtischen Verkehr auch immer mehr Autos, die man sich ausleihen kann, die auf Elektromobilität zurückgreifen. Man überlegt sich, wie man die Ladeinfrastruktur verbessern kann. Also, ich glaube, hier ist die Sensibilität gestiegen und deshalb bin ich nicht so pessimistisch, sondern glaube, dass wir hier – gerade auch durch die Diskussion über die Luftreinhaltung – nochmal einen Schub erreichen werden.

*Stichwort „autonomes Fahren“. Dieses Thema rückt ja immer mehr in den Vordergrund. Nun ergeben sich damit aber enorme neue Probleme. Allerdings sind diese weniger technischer Natur, vielmehr sind es ethische und rechtliche Probleme. Wie geht die Bundesregierung jetzt schon damit um? Und könnten Sie sich selbst vorstellen, diese Technologie im Alltag zu nutzen?*

Um die zweite Frage zu beantworten: Ja, ich könnte mir das vorstellen. Ich glaube, dass das autonome Fahren große Chancen birgt und mit sich bringt. Wir haben ja heute schon zunehmend Assistenzsysteme. Das wird also auch keine Veränderung von 0 auf 100 sein, sondern es wird in bestimmten Verkehrssituationen zuerst das assistenzgestützte Fahren geben, bis das sich immer mehr in Richtung autonomen Fahren insgesamt entwickelt. Das wird den Verkehrsfluss in den Städten sehr viel besser machen und letztlich, wenn wir es klug anstellen, auch die Unfallgefährdung noch einmal herunterbringen. Der Bundesverkehrsminister hat viel Vorsorge getroffen. Wir haben international die Definition des Automobils geändert. Es hängt nicht mehr davon ab, dass ein Mensch hinter einem Steuerrad sitzt, um ein Gefährt als Auto zu bezeichnen. Wir haben Veränderungen in der Straßenverkehrsordnung vorgenommen. Und der Bundesverkehrsminister – ganz wichtig – hat eine Ethik-Kommission eingesetzt, die sich genau mit diesen ethischen Fragen befasst hat. Und diese Kommission ist zu dem Ergebnis gekommen, dass wir sogar den technischen Fortschritt einsetzen sollen, dass es also geboten ist, das autonome Fahren wirklich nach vorne zu bringen. Und das fand ich ein sehr interessantes Ergebnis. Damit sind längst nicht alle Fragen geklärt, wir haben hier noch einen langen Weg vor uns. Aber, wir sollten uns diesen technologischen Möglichkeiten gegenüber sehr offen zeigen.

*Im Ingenieurbereich kommen die größten Anteile der Forschungsgelder aus der Industrie. Aber Forschung für die Industrie bedeutet ja auch immer Forschung für spezielle Interessen. Nun scheint die „Cash Cow“ Dieselantrieb noch nicht leer zu sein und wir investieren zu viel Forschungsenergie in die klassischen Antriebstechniken anstatt in die alternativen. Kann es*

*dadurch sein, dass wir hier den technologischen Anschluss verlieren bzw. andere Länder uns damit den Rang ablaufen? Und wenn ja, wie steuern Sie dagegen?*

Was die Forschungsausgaben anbelangt, ist die Automobilindustrie eine der forschungsintensivsten Industrien, die wir in Deutschland haben. Und wir sind ja auch froh, dass wir – in einer Teilung von zwei Drittel Kosten aus der Wirtschaft oder Aufwendungen aus der Wirtschaft, ein Drittel Forschungsgelder aus der Politik, aus den staatlichen Geldern – im Grunde jetzt das Drei-Prozent-Ziel erreichen. Wir können der Wirtschaft natürlich – und auch nicht der Automobilindustrie – schwer vorschreiben, wo sie nun genau forschen sollen. Aber wir können schon von unserer Seite Prioritäten setzen. Und hier sind die modernen Antriebstechnologien natürlich für uns auch ein bevorzugtes Gebiet, in dem wir Forschung unterstützen. Und ich kann nur hoffen, dass – auch gerade auch im Blick auf die asiatischen Märkte, insbesondere auf China, wo wir jetzt schon eine sehr große Diskussion über alternative Antriebstechnologien, Elektromobilität haben, gerade wegen der Verschmutzung in den großen Städten – die deutsche Automobilindustrie den Anschluss nicht verliert. Und ich denke, die Diskussionen der Vergangenheit haben dies auch deutlich gemacht, dass man hier Schwerpunkte setzen muss. Auf der anderen Seite müssen wir wissen, dass wir auch noch auf Jahre und Jahrzehnte auf den klassischen Verbrennungsmotor – sei es Diesel-, sei es Otto-Motor – angewiesen sein werden. Und deshalb kann man auch die Forschung in diesen Bereichen nicht völlig einstellen. Aber das richtige Maß und die richtige Mitte zu finden, das wird eine der herausragenden Aufgaben der Automobilindustrie sein. Und die Entwicklungen werden sich ja auch gegenseitig befruchten, also die Möglichkeiten des autonomen Fahrens werden die alternativen Antriebstechnologien noch einmal forcieren; und damit auch die Digitalisierung voran bringen. Das heißt also: Die Automobilindustrie steht hier schon vor einem großen Umbruchprozess in den nächsten Jahrzehnten.