

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit

Ausschussdrucksache

**19(16)68-F**

**zur Anhörung am 27.6.18**

**21.06.2018**

**SCHAEFFLER**

### **Sachverständigenanhörung**

#### **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit des Deutschen Bundestages**

**zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates**

**zur Festlegung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte  
Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-  
Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung  
der**

**Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung). KOM(2017)676 endg.; Ratsdok.-Nr. 14217/17**

**am Mittwoch, den 27. Juni 2018 um 12 Uhr in Berlin.**

**Prof. Dr.-Ing. Peter Gutzmer, Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands und Vorstand  
Technologie, Schaeffler AG**

Die Europäische Kommission hat am 8. November 2017 ihr zweites Mobilitätspaket beschlossen. Darin enthalten sind auch Vorschläge für eine CO<sub>2</sub>-Regulierung für PKW und leichte Nutzfahrzeuge bis 2030. Derzeit finden Verhandlungen sowohl im Europäischen Parlament als auch zwischen den Regierungen der Mitgliedsstaaten zur Positionsfindung statt.

Als Unternehmen der Zuliefererindustrie haben wir diesen Dialog in der Vergangenheit konstruktiv begleitet und möchten dies auch weiterhin tun. Ich bedanke mich für die Möglichkeit, als Sachverständiger den Vorschlag der Europäischen Kommission sowie die bereits bekannten Verhandlungsstände in Parlament und Rat aus Sicht eines Zuliefererunternehmens kommentieren zu dürfen. Eine ausführlichere Erörterung der unten aufgeführten Thesen ist im Rahmen der Anhörung vorgesehen.

- 1) CO<sub>2</sub>-Vorgaben müssen sich an der technischen Machbarkeit und an den Bedürfnissen der Endverbraucher für eine nachhaltige und bezahlbare individuelle Mobilität orientieren. Ehrgeizige Ziele sind grundsätzlich zu begrüßen, sie müssen allerdings realistische technologische Entwicklungs- und Produktionszeiträume berücksichtigen, um so Planungs-, Investitions- und Arbeitsplatzsicherheit zu gewährleisten. Grenzwerte, die ein faktisches Technologieverbot bewirken, sind weder der globalen Wettbewerbsposition der deutschen Automobil- und Zuliefererindustrie zuträglich, noch dem volkswirtschaftlichen Nutzen und unter den heutigen Bedingungen einer CO<sub>2</sub>-Reduktion förderlich.
- 2) Zur Erreichung der Pariser Klimaziele ist Technologieneutralität als Grundprinzip für einen fairen, marktwirtschaftlichen Wettbewerb der Antriebskonzepte unabdingbar. Grundsätzlich sind staatliche Förderungen in einem begrenzten zeitlichen Rahmen zu

begrüßen. Nach einer Einführungsphase muss eine Technologie sich aber von selbst tragen. Technologieverbote sind dem marktwirtschaftlichen Wettbewerb abträglich. Weder das nachhaltig umweltfreundlichste noch das volkswirtschaftlich effizienteste Antriebskonzept wird so erreicht.

- 3) Die Diskussion zu verschiedenen Antriebskonzepten muss offener gestaltet werden und alle Faktoren bei der Berechnung von CO<sub>2</sub>-Emissionen einbeziehen. Hierzu muss die Energiekette ganzheitlich aufgefasst werden, die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Antriebskonzepte müssen über die gesamte Energiekette betrachtet werden. Bei der Diskussion muss zusätzlich in Betracht gezogen werden, dass für den Klimawandel die globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen in ihrer Gesamtheit entscheidend sind. Für eine umfassende und nachhaltige CO<sub>2</sub>-Neutralität bedarf es einer ganzheitlichen Betrachtung in der gesamten Erzeugungs-, Verteilungs- und Nutzungskette (Sektorkopplung mit abgeglichenen und langfristig orientierten Teilzielen). Gleichwohl sind ehrgeizige Anstrengungen im Umfeld der individuellen Mobilität insbesondere in Industrieländern wie Deutschland erforderlich und zu begrüßen. Die Fortschreibung weiterer Ziele nach 2021 auf prozentualer Basis für die jeweiligen Flotten ist zielführend. Batterieelektrische Fahrzeuge senken nicht per se die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Entscheidend ist der Strommix bei der Batterieproduktion und bei der Nutzung. Sowohl bei der Well-to-Wheel-, als auch bei der Cradle-to-Grave-Betrachtung befinden sich die verschiedenen Antriebskonzepte auf einem ähnlichen Niveau (nach heutigem deutschen Strommix). Gleichwohl ist der batterieelektrische Antrieb insbesondere im urbanen Umfeld äußerst effizient (Rekuperationsfähigkeit) und dort auch zu begrüßen. Der Hybridantrieb – und hier insbesondere der Plug-In-Hybrid mit einer sinnvollen rein elektrischen Reichweite – ist für viele Endkunden eine sinnvolle und komfortable Lösung, da er die Vorteile der vertrauten Nutzung des bekannten Antriebs mit dem neuen batterieelektrischen Antrieb in sich vereint. Eine entsprechende Förderung ist wünschenswert.
- 4) Der Ausbau der regenerativen Energieerzeugung und der parallele Aufbau der Infrastruktur, die für eine sinnvolle reine Elektromobilität notwendig sind, bedürfen einer sorgfältigen Bewertung der zeitlichen und investitionsseitigen Rahmenbedingungen. Wind- und Solarenergie – die Basis für eine CO<sub>2</sub>-neutrale Energieversorgung – sind witterungsbedingt sowie jahres- und tageszeitlich stark volatil. Um diese Schwankungen auszugleichen, werden Puffer (d.h. Energiespeicher) benötigt. Eine einseitige Fokussierung auf reine Elektromobilität erfordert einen zeitgleichen massiven Ausbau der regenerativen Energieerzeugung und entsprechender Infrastruktur, insbesondere Speicherung, Netzausbau und Ladeinfrastruktur. Dies gilt für Deutschland und für bestimmte Regionen in Europa in verstärkter Weise. Synthetische Kraftstoffe bieten durch die Elektrolyse eine attraktive Möglichkeit, große elektrische Energiemengen relativ einfach zu speichern. Synthetische Kraftstoffe, insbesondere in flüssiger Form, haben den Vorteil hoher Energiedichten, was für mobile Anwendungen von entscheidendem Vorteil ist. Heutzutage sind bspw. große Erdgasspeicher im Bereich der Wärmeenergie in Benutzung. Die Technik ist somit bereits vorhanden. Ein CO<sub>2</sub>-neutraler Kreislauf ist demzufolge mit synthetischen Kraftstoffen realisierbar. Schon eine Beimischung dieser Kraftstoffe in die aktuellen konventionellen Kraftstoffe kann die CO<sub>2</sub>-Emissionen der in Betrieb befindlichen Flotte deutlich reduzieren. (Eine einprozentige Beimischung

entspricht einer jährlichen Einsparung von ca. 1 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>.) Eine verstärkte Förderung dieser Kraftstoffe ist zu begrüßen.

- 5) Eine EU-weite CO<sub>2</sub>-Regulierung muss vorausschauend gestaltet und nachhaltig umsetzbar sein. Die Entwicklung von neuen Antrieben und die notwendige Umstellung der Produktion dauern mehrere Jahre und bedeuten hohe Investitionen. Aus heutiger Sicht ist eine unnötig verstärkte Fokussierung auf reine E-Mobilität stark gefährdend für stabile Arbeitsplätze in Europa. Die wirtschaftliche Stärke Deutschlands mit seiner bedeutenden mittelständischen Industrielandschaft beruht wesentlich auf der global führenden Leistungsfähigkeit der Automobil- und Zuliefererindustrie. Erzwungene disruptive Veränderungen gefährden diese Positionierung. Es ist zu befürchten, dass ein so bewirkter Technologiewandel nicht gesamthaft nachhaltig sein kann. Als aktiennotiertes, global tätiges, deutsches Familienunternehmen sind wir unseren Anteilseignern und unseren Mitarbeitern zu einem nachhaltig wirtschaftlichen und verantwortungsvollen Handeln im Interesse unserer Kunden verpflichtet.

Die Schaeffler Gruppe ist ein global tätiger Automobil- und Industrielieferer. Höchste Qualität, herausragende Technologie und ausgeprägte Innovationskraft sind die Basis für den anhaltenden Erfolg der Schaeffler Gruppe. Mit Präzisionskomponenten und Systemen in Motor, Getriebe und Fahrwerk sowie Wälz- und Gleitlagerlösungen für eine Vielzahl von Industrieanwendungen leistet die Schaeffler Gruppe bereits heute einen entscheidenden Beitrag für die „Mobilität für morgen“. Im Jahr 2017 erwirtschaftete das Technologieunternehmen einen Umsatz von rund 14 Milliarden Euro. Mit mehr als 90.000 Mitarbeitern ist Schaeffler eines der weltweit größten Familienunternehmen und verfügt mit rund 170 Standorten in über 50 Ländern über ein weltweites Netz aus Produktionsstandorten, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen und Vertriebsgesellschaften.

Die hohe Innovationsfähigkeit unseres Unternehmens fußt auf einer technologieoffenen Umgebung und der hervorragenden Ausbildung und Qualifikation unserer treuen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen auf Basis des Wertesystems eines familiengeführten Unternehmens.