

„DIE NOTWENDIGE KURSKORREKTUR AUS BRÜSSEL IST LEIDER AUSGEBLIEBEN“

HILDEGARD MÜLLER, PRÄSIDENTIN DES VERBANDS DER AUTOMOBILINDUSTRIE E.V., KRITISIERT DAS „AUTOMOBILPAKET“ DER EU-KOMMISSION UND WARNT VOR DARIN ANGELEGTEN ZUSÄTZLICHEN HÜRDEN. SIE FORDERT ECHTE TECHNOLOGIE-OFFENHEIT UND SIEHT CO₂-NEUTRALE KRAFTSTOFFE ALS UNVERZICHTBAREN BAUSTEIN FÜR EINEN KLIMAFREUNDLICHEN STRASSENVERKEHR.

Hohe Energiepreise, regulatorische Unsicherheit und verschärfte europäische Vorgaben verändern derzeit Investitionsentscheidungen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Laut aktuellen Erhebungen verschieben oder streichen viele Zulieferer Investitionen am Standort Deutschland. Damit wird die Transformation zur CO₂-neutralen Mobilität nicht nur zur Technologiefrage, sondern auch zur Standortentscheidung.

Frau Müller, einer EY-Analyse zufolge wurden in 2025 rund 50.000 Jobs in der deutschen Autoindustrie gestrichen. Eine aktuelle VDA-Umfrage zeigt, dass 72 Prozent der Zulieferer Investitionen in Deutschland verschieben, verlagern oder streichen. Was sind aus Ihrer Sicht die Gründe dafür?

Deutschland und Europa befinden sich in einer massiven Standortkrise. Die Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa verschlechtern sich zunehmend. Insbesondere hohe Energiepreise, steigende Steuern und Lohnkosten, eine marode Infrastruktur, langwierige Genehmigungsverfahren und überbordende Bürokratie setzen den Unternehmen stark zu – besonders dem automobilen Mittelstand. Die von Ihnen angesprochene Umfrage zeigt deutlich, dass mit den Investitionen leider auch die Arbeitsplätze abwandern. 2025 haben rund zwei Drittel der befragten Unternehmen Beschäftigung am Standort Deutschland abgebaut. Für überwältigende 87 Prozent spielte dabei die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts eine Rolle – eine alarmierende Zahl, die den politischen Handlungsbedarf verdeutlicht. Die Politik muss die lange bekannten Probleme endlich entschlossen angehen und den Abwärtstrend stoppen. Alles, was Wachstum fördert, muss in Brüssel und Berlin jetzt oberste Priorität haben.

Die EU beschreitet mit dem selbstaufgelegten Verbrennerzulassungsverbot global einen Sonderweg. Schwächt sich die Wirtschaftsregion –

allen voran Deutschland – strategisch selbst, wenn sie die Verbrenner-technologie im Heimatmarkt, trotz hoher weltweiter Nachfrage, faktisch zum Auslaufmodell macht?

Die deutsche Automobilindustrie steht klar hinter den Pariser Klimazielen. Hersteller und Zulieferer werden von 2026 bis 2030 weltweit mehr als eine halbe Billion Euro investieren und so die Klimaneutralität vorantreiben. Die Elektromobilität wird dabei weit überwiegend die Zukunft gestalten. Klar ist aber auch: Klimaschutz erfordert globale Lösungen. Während in einigen Weltregionen der Anteil der E-Mobilität deutlich steigen wird, werden in anderen auch weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor genutzt. Für diesen weltweiten Bestand brauchen wir Lösungen. Deshalb sprechen wir uns seit Jahren für Technologieoffenheit aus. Auch für Europa gilt, dass es mehr Flexibilisierung und Technologieoffenheit braucht. Plug-in-Hybride, Wasserstoff und klimaneutrale Kraftstoffe sind eine dringend notwendige Ergänzung zur E-Mobilität. Sie können helfen, die Klimaziele zu erreichen und Arbeitsplätze hierzulande zu erhalten.

Im Dezember 2025 hat die EU-Kommission ein Automobilpaket vorgelegt. Inwiefern tragen die Vorschläge zur Pkw-Flottenregulierung dazu bei, wie angekündigt in der Regulatorik zukünftig auf mehr Technologieoffenheit und auf eine Rücknahme des pauschalen Neuzulassungsverbots von Verbrennern zu setzen als bisher?

„Klimaschutz erfordert globale Lösungen“, sagt VDA-Präsidentin Hildegard Müller.

Die notwendige Kurskorrektur aus Brüssel ist leider ausgeblieben. Entlastung und Planungssicherheit wurden nicht geschaffen. Angekündigt war, die bestehenden Herausforderungen beim Markthochlauf der E-Mobilität – unter anderem fehlende Lademöglichkeiten, schlecht ausgebaute Stromnetze, teurer Ladestrom – ehrlich zu analysieren und dann die notwendigen Anpassungen und Flexibilisierungen vorzunehmen. Das ist nicht oder nur unzureichend passiert. Und die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Standorts wurde gar nicht erst angegangen, stattdessen wurden weitere Hürden geschaffen. Denn Brüssel will neue verpflichtende Anforderungen an die Autoindustrie stellen, bei grünem Stahl und erneuerbaren Kraftstoffen. Doch deren jeweilige Verfügbarkeiten liegen nicht in unserer Macht. Was also auf den ersten flüchtigen Blick nach mehr Offenheit und einer Lockerung aussieht, ist tatsächlich mit so vielfältigen Unsicherheiten versehen, dass es droht, in der Praxis wirkungslos zu bleiben.

Ich bin ohnehin überzeugt: Der Wandel hin zu einem klimafreundlichen Straßenverkehr gelingt nicht durch mehr Regulierung, sondern nur, indem Rahmenbedingungen verbessert, Anreize geschaffen und die Standortprobleme angegangen werden. Der Europäische Rat und das Parlament haben in den weiteren Beratungen zum Automobilpaket noch viel Arbeit vor sich.

Welche konkreten Nachbesserungswünsche am Automobilpaket der EU haben Sie aus Sicht der Automobilindustrie, auch hinsichtlich der neuen Verordnung für Unternehmensfahrzeuge?

Wir sehen verpflichtende Systeme wie Flottenquoten für Unternehmen sehr kritisch. Die Vorstellungen der sogenannten Corporate Fleets-Initiative aus Brüssel und ihre Aufteilung auf die verschiedenen Mitgliedsstaaten sind völlig realitätsfremd. Unter anderem, da sie an den zentralen Herausforderungen – unzureichende Ladeinfrastruktur und teurer Ladestrom – vorbeigehen. Zudem sorgen bestehende Initiativen so-

wie individuelle Dekarbonisierungsverpflichtungen für eine ausreichende Steuerung und unterstützen die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten. Dienstwagen sind schon heute der große Treiber für die E-Mobilität. Zusätzliche Maßnahmen könnten die Transformation erschweren und die administrative Belastung für Unternehmen und Flottenbetreiber weiter erhöhen. Entscheidend aber ist der Abbau von Bürokratie. Das wird in Brüssel leider viel zu selten beherzigt.

Bundeskanzler Friedrich Merz hat für die Bundesregierung im November 2025 in einem Brief an die EU-Kommission mehr Technologieoffenheit eingefordert und dem pauschalen Verbrennerverbot eine Absage erteilt. Erwarten Sie von der Bundesregierung entsprechende Unterstützung auf Brüsseler Ebene, um Nachbesserungen am EU-Automobilpaket zu erreichen?

Es ist gut und richtig, dass die Bundesregierung für technologieoffenere Lösungen wirbt – etwa dafür, Plug-in-Hybride und hocheffiziente Verbrenner auch

nach 2035 zuzulassen. Auch CO₂-neutrale Kraftstoffe sollen eine größere Rolle spielen. Der europäische Rat und das Parlament haben wie schon gesagt in den weiteren Beratungen noch viel Arbeit vor sich, und es ist wichtig, dass sich Deutschland dabei mit starker Stimme einbringt. Ziel muss eine Lösung sein, die Klimaschutz, Wachstum, Wohlstand und den Erhalt von Arbeitsplätzen verbindet. Und dabei braucht es rasche politische Entscheidungen, die Unternehmen benötigten Planungssicherheit.

Wie beurteilen Sie die Perspektive des Automobilstandorts Deutschland, damit verbundene Arbeitsplätze und Wertschöpfung, sollte es beim De-facto-EU-Neuzulassungsverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor bleiben?

Neben den Bedingungen am Standort wirkt sich auch die Transformation zur klimaneutralen Mobilität auf die Beschäftigung aus. Die Effekte wurden 2024 in einer Studie des Instituts Prognos untersucht. Sie zeigt: Allein durch den Wandel zur klimaneutralen Mobilität könnten bis 2035 etwa 190.000 Arbeitsplätze in der Automobilindustrie hierzulande entfallen, wobei ein Viertel davon bereits entfallen ist. Entscheidend ist daher, dass die politischen Rahmenbedingungen den Wandel unterstützen und begleiten. Sie entscheiden darüber, ob die Zukunftsinvestitionen am Standort Deutschland stattfinden, ob also neue Arbeitsplätze hier entstehen oder woanders. Die politischen Rahmenbedingungen können die Beschäftigungseffekte durch die Transformation also verstärken oder dämpfen. Die erwähnte Umfrage und der schon thematisierte Beschäftigungsabbau verdeutlichen den politischen Handlungsdruck.

Sie haben erneuerbare Kraftstoffe bereits angesprochen. Welche Rolle können sie sowohl für den Bestand als auch für zukünftige Neufahrzeuge spielen, und was kann getan werden, um ihren Hochlauf voranzutreiben?

Es steht außer Frage, dass erneuerbare Kraftstoffe einen wichtigen Beitrag zur Defossilisierung vor allem der Bestandsflotte leisten können und damit zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Trotz der wachsenden Bedeutung der E-Mobilität wird es 2030 noch gut 40 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotor auf deutschen Straßen geben – in der EU kommen noch etwa 230 Millionen Nutzfahrzeuge hinzu. Diese Zahlen verdeutlichen das große Klimaschutzpotenzial klimaneutraler Kraftstoffe. Daher ist es wichtig, jetzt dafür zu sorgen, dass Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe attraktiv werden. Sie können entscheidend dazu beitragen, dass der Verkehr schnellstmöglich klimaneutral wird – und genau das muss das Ziel sein. Ich versichere Ihnen: Die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie und ihre Beschäftigten arbeiten jeden Tag mit ganzer Kraft daran.

„Ziel muss eine Lösung sein, die Klimaschutz, Wachstum, Wohlstand und den Erhalt von Arbeitsplätzen verbindet.“

Hildegard Müller,
VDA-Präsidentin



← Nur mit echter Technologieoffenheit hat der Wirtschaftsstandort Deutschland für die Automobilindustrie eine Zukunftsperspektive.



← Bis 2035 droht der Wegfall von rund 190.000 Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie.