

„DER KRAFTSTOFF ENTSCHEIDET – NICHT DER MOTOR“

MAHLE-CEO ARND FRANZ ÜBER ERNEUERBARE KRAFTSTOFFE, DIE ZUKUNFT DES VERBRENNERS UND DEN KAMPF UM INDUSTRIEARBEITSPLÄTZE IN EUROPA

Ein Konzern im Wandel, aber mit klarem Standpunkt: Für Arnd Franz, Chef des Automobilzulieferers MAHLE, ist der Verbrennungsmotor Teil der Lösung – nicht des Problems. Vorausgesetzt, er läuft mit erneuerbaren Kraftstoffen. Im Interview erklärt Franz, warum grüne Moleküle unverzichtbar für den Klimaschutz sind, welche Chancen saubere Hybridantriebe bieten – und warum Europas Industrie ohne Technologieoffenheit massenhaft Jobs verlieren könnte.

Herr Franz, vor Ihrer Unternehmenszentrale in Stuttgart steht ein großer Sechszylindermotor – wie lange noch?

Das Kolben-Modell symbolisiert unsere Herkunft, auf die wir stolz sind. Gleichzeitig sind Kolben noch lange nichts fürs Museum. Kolben sind Hightech-Produkte, die moderne Verbrennungsmotoren hocheffizient machen. Dieser Antrieb bleibt weltweit für die nächsten Jahre relevant. Denn mit erneuerbaren Kraftstoffen, etwa Wasserstoff oder Biokraftstoffen, betrieben, leisten sie einen sofortigen, spürbaren Beitrag zum Klimaschutz. Wir werden also in diesem Bereich für unsere Kunden auch in Zukunft ein verlässlicher Partner bleiben. MAHLE steht für Technologievielfalt. Unsere Konzernstrategie MAHLE 2030+ sieht neben der Elektrifizierung und dem Thermomanagement auch effiziente und nachhaltige Verbrennungsmotoren als Zukunftsfeld.

MAHLE ist mit Kolben, Ventilen und Pleueln groß geworden – wie viel Prozent des Umsatzes hängen noch von Teilen für Verbrennungsmotoren ab, wie werden sich diese weiterentwickeln?

Rund 40 Prozent unseres Umsatzes mit Komponenten für Pkw hängen noch am Verbrennungsmotor. Durch Kostenführerschaft und Effizienzverbesserungen wollen wir in diesem rückläufigen Markt weitere Marktanteile gewinnen, solange unsere Kunden Bedarfe anmelden. Wir können dafür auf ein sehr leistungsfähiges, globales Produktionsnetzwerk zurückgreifen und verfügen über die notwendigen Kompetenzen im Bereich Hybridisierung und nachhaltige Kraftstoffe.

Wie lange wird es Verbrennungsmotoren noch geben? Wie viele Arbeitsplätze hängen davon ab?

Wir sehen in der Zukunft für den klimaneutralen Verkehr und Transport eine 50/50 Welt, mit jeweils 50 Prozent rein batterieelektrischen Fahrzeugen sowie elektrifizierten Verbrennern, die mit nachhaltigen Kraftstoffen betrieben werden. Im Schwerlastverkehr wird dabei Wasserstoff ein wesentlicher Energieträger werden – sowohl für Brennstoffzellenantriebe als auch für Wasserstoffmotoren. Je nach Weltregion wird die Entwicklung aber sehr unterschiedlich verlaufen. In Europa hängen zwei Drittel der MAHLE Arbeitsplätze am Verbrennungsmotor. Diese Technik sichert fünfmal mehr Jobs als die E-Mobilität.

Wie groß ist der Anteil sauberer Verbrenner?

Wir wissen, dass durch den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe wie Wasserstoff, synthetischer Kraftstoff oder Biokraftstoffe der Verbrennungsmotor einen großen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann und leisten muss. Das kann mit der Bereitstellung dieser Kraftstoffe sehr zeitnah geschehen. Dieses Potenzial darf aus unserer Sicht nicht ungenutzt bleiben. Unser Global Biomobility Center in Jundiaí, Brasilien, beschäftigt sich intensiv damit, die Entwick-

← MAHLE-Chef Arnd Franz erwartet von der EU-Kommission eine abgestimmte politische Agenda, die die Industrie in Europa stärkt. Er fordert Technologievielfalt statt Technologieverbote.

lung und Anwendung von Biokraftstoffen und Biomaterialien auf internationaler Ebene zu propagieren. Das Team dort verfügt über exzellentes Know-how und ein gutes Partnernetzwerk. Zahlreiche Projekte mit Forschungsinstituten, der Industrie und dem Energiesektor sind bereits in Umsetzung. Wenn die Null-Emissionsziele erreicht werden sollen, müssen bis 2030 über 20 Prozent des globalen Kraftstoffverbrauchs aus erneuerbaren Quellen kommen.

Mit E-Mobilität verdient MAHLE kein Geld - woran liegt das?

Auch wenn wir aktuell eine neue Dynamik im Markt feststellen, ist die Zurückhaltung bei der Elektromobilität noch nicht überwunden. Das hat verschiedene Gründe. Weil zum Beispiel die Ladeinfrastruktur die Bedarfe noch nicht erfüllt und die Kosten der E-Fahrzeuge für viele Verbraucher zu hoch sind. Die Fahrzeughersteller haben etliche Projekte nach hinten geschoben. Die Produktabrufe bei den Zulieferern waren bislang geringer als geplant. Geld mit diesem Geschäft werden wir erst verdienen, wenn die Stückzahlen kommen. An fehlenden Produkten bei uns liegt es jedenfalls nicht. Wir haben hocheffiziente elektrische Traktionsmotoren entwickelt, wir beherrschen die Systeme für das so wichtige Thermomanagement von Batterien und der Leistungselektronik im E-Fahrzeug. Dazu kommen unsere vielseitigen und einfach zu installierenden kabelgebundenen AC-Ladelösungen für alle möglichen Situationen des Alltags. Und wir stehen kurz vor der Serienreife unserer induktiven Ladetechnologie. MAHLE ist bereit für die Elektrifizierung - wir bedienen die gesamte Palette, vom E-Bike bis zum schweren Nutzfahrzeug.

Wie wirkt sich dies auf die dazugehörigen Arbeitsplätze aus?

Unser Auftrag und unsere Verantwortung sind, MAHLE langfristig wettbewerbsfähig aufzustellen. Wir wollen, wo immer möglich, unsere Standorte und Mitarbeitenden fit für die Zukunft machen. Entscheidend wird jedoch sein, wie Europa sich mit seiner CO₂-Regulierung aufstellt. Unser Plädoyer ist klar: Wir brauchen Technologievielfalt. Das heißt die Zulassung von Verbrennungsmotoren, die künftig mit nachhaltigen Kraftstoffen betrieben werden. Sollte es im Rahmen der anstehenden Überprüfung beim aktuellen Verbrenner-Aus bleiben, würde das Verbrennergeschäft, einschließlich sämtlicher Hybridfahrzeuge, in Europa in den nächsten zehn Jahren gegen null gehen. Das bedeutet, dass hierzulande Kapazitäten sowohl im Produktions- als auch im Entwicklungsbereich entsprechend reduziert werden müssten. Laut europäischem Verband der Automobilzulieferer CLEPA sind europaweit in den vergangenen vier Jah-

Die MAHLE-Zentrale in Stuttgart, vor der ein riesiger Sechszylindermotor steht.



→ Aluminiumkolben für Pkw und Nutzfahrzeuge, Pendel- und Stahlkolben oder Hochleistungskolben für den Rennsport: Mit Kolben erwirtschaftet MAHLE rund 40 Prozent des Umsatzes.



→ Jedes Detail zählt. Im Motor müssen die Kolben höchsten Belastungen standhalten.



ren netto knapp 56.000 Arbeitsplätze verloren gegangen. Der Verband prognostiziert bis 2040 einen Nettoverlust von bis zu 275.000 Arbeitsplätzen in einem „BEV-only“-Szenario. Die Frage, wie wir den Weg zur CO₂-Neutralität politisch und industriell gestalten, ist also nicht nur für den Klimaschutz relevant, sondern ganz entscheidend auch für die Beschäftigungs- und Sozialpolitik. Wir brauchen neben rein batterieelektrischen Fahrzeugen auch Hybridfahrzeuge mit zunehmend erneuerbaren Kraftstoffen, wenn wir CO₂-Emissionen schnell reduzieren und Hunderttausende von Arbeitsplätzen in Europa sichern wollen. Kein anderer Markt in der Welt setzt allein auf batterieelektrische Fahrzeuge, schon gar nicht der größte Markt für batterieelektrische Fahrzeuge, China.

Wie sehen Sie die Verlängerung der Übergangsfrist von Verbrennerantrieben?

Mich stört ein pauschales Urteil über den Verbrenner, denn der Kraftstoff entscheidet letztendlich über die Klimabilanz eines Antriebs. Elektromobilität wird die zentrale Säule der Pkw-Antriebe von morgen sein. Hier stellen wir uns als MAHLE konsequent auf. Aber: Es wird auch in Zukunft Anwendungsfälle geben, bei denen Verbrenner effizienter und effektiver sind, entweder in Bezug auf Leistung, Kosten oder Nachhaltigkeit. Daher halte ich ein Enddatum für den Verbrenner für falsch, richtig hingegen ist ein Enddatum für den fossilen Kraftstoff.

Welche Rolle spielen dabei nicht-fossile Kraftstoffe?

Die entscheidende! Ohne erneuerbare Kraftstoffe auf und neben der Straße werden Verbrenner nicht klimaneutral.

Was ist für eine größere Verbreitung grüner Moleküle aus Ihrer Sicht nötig?

Wir brauchen politische Klarheit und Anreize, damit endlich im großen Stil Investitionen in diese Kraftstoffe erfolgen können. Die Politik darf nicht den Fehler machen, grüne Kraftstoffe nur einzelnen Sektoren zuzuweisen, da so keine ausreichende Nachfrage entstehen kann. Der Straßenverkehr sollte stattdessen als Leitmarkt genutzt werden, denn er kann mit seiner Größe den nötigen Pull-Effekt erzeugen.

Was sind für MAHLE im aktuellen Marktumfeld die größten Herausforderungen?

Da ist zum einen die anhaltende Marktschwäche in vielen Regionen der Welt. Zum anderen die Gemengelage aus den Herausforderungen der Transformation unserer Branche, unsere Abhängigkeit von wirtschaftspolitischen und regulatorischen Entscheidungen, aber auch der großen Unsicherheiten durch die US-Zölle. All das macht unser Geschäft auf absehbare Zeit schwierig.

Welche Forderungen haben Sie an die neue Bundesregierung?

Wir stehen vor riesigen Aufgaben. Die Bundesregierung muss die großen Baustellen schnellstens angehen. Wir begrüßen ausdrücklich, dass sich CDU/CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag klar zum Automobilstandort Deutschland bekennen und den Weg der Technologieoffenheit unterstützen. Allerdings hätten wir uns deutlichere Aussagen gewünscht, wie das Prinzip der Technologieoffenheit in konkrete Politik übersetzt werden kann. Besonders positiv sehen wir die konkreten Ankündigungen: Senkung der Stromkosten, Einführung von Superabschreibungen, Bürokratieabbau und Reduzierung der Körperschaftsteuer. Diese Maßnahmen setzen den Kurs in die richtige Richtung - sie sind entscheidend für unsere Wettbewerbsfähigkeit im globalen Markt. Der Schlüssel zum Erfolg liegt jetzt in der unverzüglichen und pragmatischen Umsetzung. Zudem brauchen wir echte Strukturreformen, die den Wandel nachhaltig machen.

Was kann oder vielmehr muss Brüssel tun, damit Arbeitsplätze in der Automobil-Zulieferindustrie erhalten bleiben?

Wir erwarten von der EU-Kommission, den Green Deal zu einem Industrial Deal auszubauen und Wettbewerbsfähigkeit sowie Innovationsanreize in den Mittelpunkt zu rücken. Eine abgestimmte politische Agenda muss die Industrie in Europa stärken und insbesondere Standortbedingungen verbessern. Bestehende Gesetze sollten hinsichtlich ihrer Wirkung auf den Wirtschaftsstandort überprüft und Belastungen gemildert werden. Und Europa muss wegkommen von Technologieverboten und stattdessen Technologievielfalt ermöglichen. Das bedeutet die Öffnung der CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und Nutzfahrzeuge für erneuerbare Kraftstoffe. Damit erkennen wir an, dass die Entscheidung über die Technologie beim Kunden liegt und eröffnen Investoren den Weg, einen weiteren Pfad zur Klimaneutralität zu bahnen. Auch bei Hybridantrieben, welche die Vorteile elektrischer und konventioneller Antriebe vereinen und bei Nutzern weltweit großen Anklang finden, muss die EU handeln. Die Änderungen der Berechnung des elektrischen Fahranteils, des sogenannten Utility Factor, machen Hybridfahrzeuge unattraktiv für die Zielerreichung in der CO₂-Flottenregulierung der Fahrzeughersteller, wodurch Weiterentwicklung und Verkauf dieser Technologie in der EU kaum noch eine Zukunft haben. Deshalb sollten der Utility Factor auf den ursprünglichen Wert von 2024 zurückgesetzt und weitere Verschärfungen ausgesetzt werden. Aus MAHLE-Sicht muss der politische Rahmen alle Optionen zulassen. Was zählt, ist wirksamer Klimaschutz - egal mit welcher Technologie.

„Ich halte ein Enddatum für den Verbrenner für falsch - richtig hingegen ist ein Enddatum für den fossilen Kraftstoff.“

Arnd Franz, Chef des Automobilzulieferers MAHLE