

Pressemitteilung

Verbot des Verbrennungsmotors ist der falsche Weg

Über 600.000 heutige Industriearbeitsplätze und 10 Prozent der industriellen Wertschöpfung in Deutschland hängen an der Verbrennertechnik. Dies zeigt eine aktuelle Studie des ifo Instituts

Berlin, 18.07.2017

Ein Zulassungsverbot für Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030 könnte deutliche Einbußen für Beschäftigung und Wertschöpfung am Standort Deutschland zur Folge haben. Mehr als 600.000 der heutigen Industriearbeitsplätze wären direkt oder indirekt betroffen. Das sind 10 Prozent der deutschen Industriebeschäftigung. Allein in der Automobilindustrie wären 436.000 Jobs gefährdet, bei kleineren und mittleren Unternehmen stünden bis zu 130.000 Arbeitsplätze zur Disposition.

Bei der Wertschöpfung wären die negativen Effekte eines Verbrennerverbotes ab 2030 noch deutlicher: Insgesamt 13 Prozent (rund 48 Mrd. Euro) der Bruttowertschöpfung der deutschen Industrie wären tangiert. Das sind zentrale Ergebnisse einer neuen Studie des ifo Instituts.

Die Studie untersucht „Auswirkungen eines Zulassungsverbotes für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor“. Im ersten Schritt werden potenzielle negative Folgen und Risiken eines solchen Verbots für die Leistungsfähigkeit und die Beschäftigung in der deutschen Industrie untersucht. Daran schließt sich eine Analyse der Innovationsanstrengungen der Industrie bei Verbrennungsmotoren und alternativen Techniken an. Dem folgt eine Untersuchung der Umweltauswirkungen eines Zulassungsverbots.

„Es ist wichtig, dass Klimapolitik technikneutral vorgeht, also Klimaschutzziele vorgibt, ohne vorzuschreiben, mit welchen Techniken das zu geschehen hat. Wer den Wettbewerb der Umweltschutztechniken mit Verboten ausschaltet, verschwendet Ressourcen und leistet dem Klimaschutz einen Bärendienst“, sagt ifo-Präsident Clemens Fuest.

Die Studie zeigt zudem: Deutsche Hersteller und Zulieferer sind internationale Spitzenreiter bei Antriebspatenten. Demnach stammt weltweit jedes dritte Patent im Bereich Elektromobilität (34 Prozent) und Hybridantrieb (32 Prozent) aus Deutschland. Die Angaben beziehen sich auf den Zeitraum der Jahre 2010 bis 2015.

Ein immer wieder vorgebrachtes Argument für ein Zulassungsverbot des Verbrennungsmotors lautet: Die deutsche Automobilindustrie habe aufgrund ihrer Technikführerschaft bei Diesel und Benzinern zu spät und zu zaghaft auf alternative Antriebe gesetzt.

„Die deutsche Industrie gehört bei alternativen Antriebstechniken zu den führenden internationalen Wettbewerbern. Die immer wieder vorgebrachte These, deutsche Automobilhersteller würden aufgrund ihrer starken Position bei Verbrennungsmotoren Anstrengungen in alternative Antriebstechniken vernachlässigen, ist angesichts der Daten zu tatsächlichen Innovationsanstrengungen nicht haltbar. Ein Verbot von Verbrennungsmotoren lässt sich nicht durch mangelnde Innovationsbemühungen der deutschen Automobilindustrie begründen. Zielführender als Verbote sind Maßnahmen, die die Marktdurchdringung mit innovativen Produkten beschleunigen“, sagt Fuest.

Bei Patenten zu Benzin- und Dieselfahrzeugen haben die deutschen Unternehmen einen Anteil von 40 Prozent, so die ifo-Analyse. Dabei geht der Großteil der Forschungs- und Innovationsleistungen in Effizienzverbesserungen. So zielen zwei von drei deutschen Patenten zu Verbrennungsmotoren auf Verbrauchsreduktion ab. Bei Brennstoffzellenfahrzeugen liefern sich die großen Automobilländer ein Kopf-an-Kopf-Rennen. So stammt ein Viertel der Patente auf diesem Gebiet aus Deutschland. Japans Anteil liegt bei 28 Prozent, aus den USA kommen 23 Prozent.

Dazu Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA): „Die ifo-Zahlen zeigen die starke technologische Basis der deutschen Automobilindustrie sowohl bei herkömmlichen als auch bei alternativen Antrieben. Grund dafür sind unsere enormen Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, weltweit 39 Mrd. Euro pro Jahr. Moderne Verbrennungsmotoren werden auch 2030 noch ein unverzichtbarer Mobilitätsbaustein sein. Deswegen verfolgt die deutsche Automobilindustrie das Ziel, die ganze Bandbreite der Antriebstechnologien noch effizienter zu machen. Der hocheffiziente Verbrenner, künftig vielleicht auch auf Basis regenerativ hergestellter Kraftstoffe, und das Elektrofahrzeug sind keine Gegner, sondern komplementäre Pfade. Beide sind notwendig, wenn man die ambitionierten Klimaziele erreichen will. Deutschland als Heimat der Automobilindustrie sollte keine Antriebsart gegen die andere in Stellung bringen. Das ergibt wirtschaftlich, ökologisch und sozial keinen Sinn. Aufgabe der Politik ist es, Ziele zu definieren, aber nicht den Weg vorzuschreiben, auf dem sie zu erreichen sind. Stattdessen sollte ein politischer Rahmen gesetzt werden, der Technologieoffenheit und marktwirtschaftliche Wahlfreiheit sichert.“

Ansprechpartner:

Eckehart Rotter
VDA – Abteilung Presse
Tel.: +49 30 897 842 – 120
E-Mail: rotter@vda.de

Harald Schultz
ifo Institut
Pressesprecher
Tel.: +49 89 9224 –1218
E-Mail: Schultz@ifo.de