

# Exklusivinterview: Erfolgreiche Verbandsarbeit auf allen Ebenen

21.06.2011, 6:30 Uhr

**Die Gesetzgebung auf EU-Ebene diktiert Autoherstellern wie Zulieferern die Innovationsgeschwindigkeit. Die CLEPA, europäische Interessensvertretung der Zulieferer, verstärkt ihre Mitgliederbasis, um sinnvolle Gesetze zu erlangen.**



Exklusivinterview mit Peter Tyroller, Bosch-Geschäftsführer und CLEPA-Präsident. - Bild: APR

**AUTOMOBIL PRODUKTION:** Herr Tyroller, Sie haben gut die Hälfte Ihrer ersten Amtszeit hinter sich und wurden für weitere zwei Jahre bis Ende 2013 wiedergewählt. Wir gratulieren! Sind Sie mit dem zufrieden, was Sie bis jetzt bewegen konnten?

**Peter Tyroller:** Ich denke, in den vergangenen eineinhalb Jahren hat CLEPA einiges erreicht. Die CLEPA hat sich in der Europäischen Kommission erfolgreich für einen fairen Wettbewerb im Aftermarket eingesetzt. Und Sie kennen die neue GVO – die ist jetzt rechtlich verbindlich bis zum Jahr 2023, was ein wichtiger Schritt war. Aber es gibt auch andere Erfolge: Wir haben mit dem Aufzeigen von Fakten erreicht, dass die Politik zwischenzeitlich eine realistischere Einschätzung zur Einführung von Elektrofahrzeugen hat. Das war vor ein bis zwei Jahren noch ganz anders. Auch andere Entwicklungen haben wir positiv beeinflussen können. Und trotz der Wirtschaftskrise haben wir einige neue Mitglieder akquiriert.

**AUTOMOBIL PRODUKTION:** Welche zum Beispiel?

**Peter Tyroller:** Während der General Assembly in Istanbul konnten wir, nur um einige Beispiele zu nennen, ArvinMeritor, Borg Warner, Elring Klinger und Plastic Omnium willkommen heißen. Das zeigt dass eine Mitgliedschaft bei CLEPA eben kein Luxus ist, sondern eine Notwendigkeit, denn die Zulieferindustrie hängt stark von der

Gesetzgebung ab. Das haben wir deutlich machen können. Es hat sich also gelohnt das Profil der CLEPA zu schärfen. Einen Beitrag dazu hat auch unsere neue Broschüre geliefert. Sie zeigt kompakt und dabei klar und deutlich, was wir alles tun.



Eine Mitgliedschaft bei CLEPA ist kein Luxus, sondern eine Notwendigkeit.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: In welcher Hinsicht haben Sie das Profil von CLEPA schärfen können?**

**Peter Tyroller:** Wir haben zunächst unter uns Mitgliedern nochmals klar gemacht, wofür CLEPA steht und was unsere Ziele sind. Höchste Priorität hat die Aufgabe, bei den Entscheidungsträgern auf europäischer Ebene ein grundsätzliches Verständnis für die Zuliefererindustrie zu schaffen. Es muss bekannt werden, dass die Zuliefererindustrie für den größeren Anteil der Innovationen und für die Mehrheit der Beschäftigten der Automobilindustrie steht. Insofern spielen die Zulieferer innerhalb des gesamten Automobilsektors eine ganz entscheidende Rolle. Und tatsächlich erhalten wir heute bei unseren Gesprächspartnern wesentlich mehr Gehör als in der Vergangenheit.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Was wird sich bei CLEPA künftig verändern?**

**Peter Tyroller:** Wir werden unsere Mitglieder über die vor einem Jahr gegründete Strategiegruppe stärker einbinden. Eventuell steht auch ein Wechsel in der Geschäftsführung an. Der Hauptgeschäftsführer, Lars Holmqvist, denkt aus Altersgründen ans Aufhören. Also werde ich mich bei der Suche eines Nachfolgers engagieren.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Zeigt die Trennung zwischen CLEPA und ACEA auf europäischer Ebene nicht, dass es in Deutschland vielleicht der falsche Weg ist, alle unter ein Dach zu spannen?**

**Peter Tyroller:** Das sehe ich nicht so. Zwar sind wir auf EU-Ebene anders organisiert als in Deutschland, aber für mich ist erfolgreiche Verbandsarbeit auf beiden Ebenen wichtig. Die Zusammenarbeit auf nationaler Ebene – beispielsweise im VDA – klappt vorzüglich.

Aber auch die Zusammenarbeit auf europäischer Ebene läuft gut und gewinnt immer mehr an Bedeutung.

**AUTOMOBIL PRODUKTION:** Aber wäre das bei uns nicht auch sinnvoll, nach OEM und Zulieferer zu trennen und zwei getrennte Verbände zu machen?

**Peter Tyroller:** Wir sind in Deutschland traditionell so organisiert, dass der VDA sich für die Belange der Hersteller und der Zulieferer einsetzt. Das hat viele Vorteile, denn wir können mit einer Stimme sprechen. Und genau darum geht es – der Politik die Position der Automobilindustrie im Ganzen darzulegen. Ich glaube, es wäre sogar sinnvoll, ein solches Modell in anderen Ländern zu übernehmen, solange klar ist, dass die Stimme der Zulieferer ausreichend Berücksichtigung findet.

**AUTOMOBIL PRODUKTION:** In Frankreich wollen Hersteller- und Zulieferer zusammengehen, wenn ich richtig informiert bin...

**Peter Tyroller:** Das habe ich auch schon gehört. Auf EU-Ebene gibt es allerdings keine solchen Pläne. CLEPA sucht den fairen Austausch auf Augenhöhe mit ACEA.



Die Zusammenarbeit auf nationaler Ebene - beispielsweise im VDA - klappt vorzüglich.

**AUTOMOBIL PRODUKTION:** Was sind denn Ihre Top 3-Ziele zum Ende der aktuellen Amtszeit?

**Peter Tyroller:** Unser oberstes Ziel bleibt ganz klar: Politikern präzise und umfassende Fakten zu liefern, um der Sichtweise der Zulieferer angemessenes Gehör zu verschaffen.

Zweitens wollen wir realistische Einschätzungen in Bezug auf die technischen Möglichkeiten unserer Industrie liefern. Beispiele sind die Potenziale der Sicherheitstechnologien um das EU-Ziel, die Verkehrstoten bis zum Ende der Dekade zu

halbieren, zu erreichen. Das gleiche gilt hinsichtlich der CO2-Emissionen – auch dazu gehört Technologie.

Welches Potenzial liegt noch im Verbrennungsmotor? Da ist noch einiges drin – 25 bis 30 Prozent Reduzierung des Verbrauchs und den entsprechenden CO2-Emissionen. Der hoch effiziente Verbrennungsmotor wird innerhalb der nächsten Jahre den weitaus größten Beitrag zur Erreichung des Flottenwerts von 95 Gramm CO2/km im Jahr 2020 beisteuern. Das ist ein ganz wichtiges Thema. Ich denke, wenn die technischen Möglichkeiten den Parlamentariern und den europäischen Politikern klar werden, dann kommt es auch nicht zu falschen Schlüssen.

Und drittens müssen wir deutlich machen, was der Vorschlag der EU-Kommission zur Revision der Energiesteuerrichtlinie bewirken wird. Hierdurch würde sich der Dieselmotorkraftstoff gegenüber dem Benzin verteuern. Und das würde dazu führen, dass der Dieselanteil insbesondere im Kleinwagensegment abnehmen wird. Genau das ist kontraproduktiv, weil wir saubere Dieselfahrzeuge zur Erreichung der CO2-Ziele brauchen.

Hier haben wir Europäer uns innerhalb der letzten 20 Jahren eine weltweite Führungsposition aufgebaut. Die angedachte Veränderung wäre also nicht nur aus industriepolitischen Erwägungen heraus, sondern auch aus Umweltgesichtspunkten mit Sicherheit ein falscher Schritt.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Dazu braucht es doch ein einstimmiges Votum. Also würde es doch reichen, wenn Deutschland hier ausschert, um diesen Irrweg zu verhindern...**

**Peter Tyroller:** Das stimmt, dieser Vorschlag müsste von allen Mitgliedsländern einstimmig angenommen werden. Ich setze mich aber dafür ein, dass das Verständnis von guten und umfassenden Informationen zu richtigen Entscheidungen führt und nicht zu Blockadehaltungen.

Zwischenzeitlich bin ich ganz optimistisch, weil ich glaube, dass eine Reihe von Ländern die negativen Folgen dieser Energiesteuer besser durchschauen, auch Dank der Darstellung der Gesamtzusammenhänge durch die CLEPA.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Die Klimakommissarin Connie Hedegaard will die vorgeschriebene Reduktion der CO2-Emissionen bis 2020 noch mal verschärfen. Wie realistisch ist das Ziel?**

**Peter Tyroller:** Grundsätzlich ist es sicherlich nicht unsere Aufgabe die Erreichbarkeit von EU-weiten CO2-Reduzierungszielen auf europäischer Ebene zu kommentieren. Denn diese betreffen eben nicht nur den Automobilindustrie, sondern auch viele andere Sektoren. Wir konzentrieren uns auf die CO2-Gesetzgebung für Pkw und halten den Zielwert 95 Gramm in 2020 für ambitioniert aber – mit dem Einsatz aller verfügbaren Technologien – für erreichbar.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Wen sehen Sie bezüglich der CO2-Reduktion weltweit in der Vorreiterrolle?**

**Peter Tyroller:** Ich wünsche mir, dass wir weltweit mit den gleichen Richtlinien und Gesetzgebungen voranschreiten. Das würde uns allen nützen. Europäische Ansätze werden in vielen Regionen dieser Welt übernommen. Ein globaler Standard würde der Industrie, und letztlich damit dem Verbraucher, erhebliche Kosten sparen.



Ein globaler Standard bei der CO2-Reduktion würde der Industrie, und letztlich damit dem Verbraucher, erhebliche Kosten sparen.. - Bild: Bosch

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Ist so eine weltweite Regelung in Sicht?**

**Peter Tyroller:** Das ist schwer zu beantworten. Ich glaube nicht, dass es schon so weit ist, über weltweite Richtlinien, Gesetze und Grenzwerte zu reden. Aber erste positive Ansätze sind vorhanden und wir haben großes Interesse daran, den Prozess der internationalen technischen Harmonisierung innerhalb der UN/ECE weiter zu stärken.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Es gibt ja einen Weltverband der Automobilhersteller. Warum ist der hier nicht aktiv?**

**Peter Tyroller:** Der Weltverband der Hersteller, die OICA, ist ganz aktiv. Aber Sie können sich vorstellen: wir haben es hier mit sehr, sehr vielen Spielern zu tun, mit sehr viel unterschiedlichen Interessen und nationalen Ansätzen. Das macht das Erreichen eines gemeinsamen Nenners schwierig.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Der angedachte neue Zyklus zur Verbrauchsermittlung ist doch für die Autoindustrie wiederum schlecht, weil durch den realistischeren Verbrauch im neuen Zyklus, die Erreichung der CO2-Ziele auf Europa-Ebene noch schwieriger wird?**

**Peter Tyroller:** Wenn die Ziele auch mit einem neuen Zyklus so bestehen bleiben, wie sie heute sind – sprich 95 Gramm im Jahr 2020 – wäre das in der Tat eine deutliche Verschärfung der derzeitigen Grenzwerte.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Können Sie das in eine Prozentzahl kleiden?**

**Peter Tyroller:** Nein, denn zum einen ist der neue Zyklus noch nicht definiert und zum anderen wird das von Modell zu Modell unterschiedlich sein.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Wie sieht es mit der Anrechnung der Eco-Innovationen für die Zulieferer aus? Das ist doch für die Zulieferer eine extrem wichtige Sache, weil sie damit ihre Preise gegenüber den OEMs stabil halten können...**

**Peter Tyroller:** Weil jede CO<sub>2</sub>-reduzierende Maßnahme Geld kostet, bleibt es dem Hersteller überlassen, ob er die neue Technologie einsetzt oder nicht. Wir haben natürlich im Hinblick auf CO<sub>2</sub>-Reduzierung Interesse die Vorzüge dieser Innovationen zu vermarkten – das ist klar. Aber es ist letztendlich die Aufgabe und die Verantwortlichkeit des Fahrzeugherstellers diese zu nutzen. Wir haben es zumindest geschafft, dass Zulieferer diese Eco-Innovationen in Brüssel anmelden können.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Können Sie bestätigen, dass sich das Verhältnis OEM – Zulieferer wieder verbessert?**

**Peter Tyroller:** Ich glaube das Verhältnis hat sich während der Krise nicht wirklich verschlechtert. Spannungen gab es schon früher und die wird es auch zukünftig immer wieder geben. Ich glaube das gegenseitige Verständnis ist nach wie vor da, denn was die europäische Automobilindustrie so stark gemacht hat, ist genau dieses gute Zusammenspiel zwischen Zulieferindustrie und Hersteller. Auch zum Teil auf partnerschaftlicher Ebene. Das hat sicherlich stark dazu beigetragen, dass die europäischen Hersteller im weltweiten Maßstab so erfolgreich sind. Ein vernünftiges Zusammenspiel sollte auch zukünftig dazu beitragen, dass wir weltweit an der Spitze bleiben.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Sehen Sie nicht auch Protektionismus heraufdämmern?**

**Peter Tyroller:** Wir betrachten das bei CLEPA mit einiger Sorge. Protektionismus keimt in den verschiedensten Regionen dieser Welt wieder leicht auf. Ich glaube, wir sollten ein wachsames Auge darauf haben. CLEPA setzt sich ganz klar für Freihandelsabkommen ein. Japan aber als Beispiel zeigt, dass Freihandel nicht alleine durch Importzölle geregelt werden kann.

Es kann noch andere Barrieren geben. Diese gilt es abzubauen. Ähnliches gilt für Indien. Hier muss man fair miteinander umgehen. Die Automobilindustrie ist nun mal ein globales Geschäft mit weltweiten Abhängigkeiten und Vernetzungen. Um hier



wettbewerbsfähig zu bleiben, muss man dafür sorgen, dass wir Freihandelsabkommen abschließen, die nicht in eine Einbahnstrasse führen.



Die CLEPA steht klar für den freien Handel und fairen Wettbewerb, unsere exportorientierte Industrie braucht offene Märkte.

**AUTOMOBIL PRODUKTION:** Es gibt doch aber auch CLEPA-Mitglieder, die gerne einen Protektionismus in Europa gegenüber Kaufteilen beispielsweise aus Asien einführen würden?

**Peter Tyroller:** CLEPA steht klar für den freien Handel und fairen Wettbewerb. Unsere exportorientierte Industrie braucht offene Märkte. Aber natürlich beruht Freihandel auf Gegenseitigkeit: Wenn andere Länder zollfreien Zugang zum EU-Markt haben aber auf unsere Exporte Importzölle erheben, dann werden wir diese Themen von Seiten der CLEPA der EU-Kommission vorlegen. Sie hat mehrere Möglichkeiten mit diesen Ländern in die Diskussion zu gehen.

**AUTOMOBIL PRODUKTION:** Das sind Länder wie...?

**Peter Tyroller:** Da möchte ich nicht spezifisch werden.

**AUTOMOBIL PRODUKTION:** ...Korea, Argentinien...

**Peter Tyroller:** Südamerika ist ein Thema, das man genauer betrachten sollte. Dort sehen wir Tendenzen den Markt eher abzuschotten. Ich glaube, es würde Südamerika in Summe mittel- und langfristig nicht gut tun, sich gegen Importe abzuschotten. Meiner Ansicht nach könnten sie sich bald nicht mehr dem globalen Wettbewerb stellen. Insofern ist es im eigenen Interesse dieser Länder darauf zu achten, dass dieser aufkeimende Protektionismus die eigene Wettbewerbsfähigkeit nicht beeinträchtigt.

### **AUTOMOBIL PRODUKTION: Und wie steht es mit Korea?**

**Peter Tyroller:** Das EU-Korea Freihandelsabkommen inzwischen ist beschlossen, aber natürlich müssen wir auch bezüglich nicht-tarifärer Handelshemmnisse wachsam bleiben.

### **AUTOMOBIL PRODUKTION: as gleiche gilt für Russland, einen kommenden Markt...**

**Peter Tyroller:** In Russland gibt es natürlich auch solche Tendenzen. Dort wurde das Dekret 166 verabschiedet, wonach die lokale Produktion entsprechend gefördert werden soll, indem die Importzölle erhöht werden. Und entsprechende Lokalisierungsziele bedeuten natürlich für die Einfuhr künftig mehr Schwierigkeiten.

### **AUTOMOBIL PRODUKTION: Ist nach der globalen Wirtschaftskrise das Thema Protektionismus die neue Herausforderung für Zulieferer und Automobilhersteller?**

**Peter Tyroller:** Die zunehmende weltweite Vernetzung sowie unterschiedliche lokale Rahmenbedingungen sind für die Industrie ein wichtiges Thema. Klar ist, dass Zulieferer immer stärker auch global aufgestellt sein müssen. Die Kostensituation der Zulieferer spielt hier eine zusätzliche Rolle.

### **AUTOMOBIL PRODUKTION: Zählt USA neben den Emerging Markets für Sie auch zum Muss?**

**Peter Tyroller:** Ich denke, die USA sind nach wie vor ein großer, wichtiger Markt und wer dort erfolgreich sein will, der tut gut daran, vor Ort zu sein.

### **AUTOMOBIL PRODUKTION: CLEPA hat während und nach der Japan-Krise Lieferprobleme vorhergesagt, die sich über mehrere Monate hinweg erstrecken werden. Wie stellt sich momentan die Lage dar?**

**Peter Tyroller:** Die Situation ist nach wie vor nicht ganz klar. In den vergangenen sechs bis acht Wochen hat sich gezeigt, dass sehr viele Lösungen gefunden werden konnten, um ein Abreißen der Bauteilversorgung im großen Stil zu vermeiden. Das hat sehr gut funktioniert. Dennoch müssen wir täglich verfolgen, wo wir aktuell stehen. Aber insgesamt hat sich die Lage doch etwas entspannt.





Thema E-Mobility: Bei der Standardisierung haben wir noch einen weiten Weg vor uns, nicht nur beim Ladestecker.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Kommen wir zur Elektromobilität: Ist ein europäischer Ladestecker in Sicht?**

**Peter Tyroller:** Bei der Standardisierung haben wir noch einen weiten Weg vor uns, nicht nur beim Ladestecker. Standardisierung ist auch bezüglich der Infrastruktur absolut notwendig. Hier geht es um Themen wie z.B. Gleich- oder Wechselstrom und das Niveau der Ladespannung. Wir brauchen auch versorgerübergreifende Bezahlssysteme wie beim Mobilfunk um den Kunden überall sorgenfreies Laden zu ermöglichen.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Bis wann sehen Sie die Notwendigkeit, diese Standardisierung umgesetzt zu haben?**

**Peter Tyroller:** Standardisierung auf internationaler Ebene ist immer eine Herausforderung. Das gilt im Besonderen wenn viele Parteien aus unterschiedlichen Branchen – hier die Stromversorger und die Elektrotechnik – mit in die Abstimmung einbezogen werden müssen. Ein deutsch-französisches Projekt wurde bereits gestartet, wobei unsere Industrie selbstverständlich weltweite, zumindest aber europaweite Lösungen anpeilt.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Sind Stromanbieter dann auch potenzielle Neumitglieder für CLEPA?**

**Peter Tyroller:** Ja, wir haben auch neue CLEPA-Mitglieder, die sich in diesem Bereich engagieren.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Außer die Regierung(en) machen Ihnen einen Strich durch die Rechnung, oder?**

**Peter Tyroller:** Wie die einzelnen Regierungen beim Thema E-Mobilität agieren, möchte ich nicht bewerten. Es ist aber klar dass verlässliche Rahmenbedingungen, möglichst EU-weit, ein wichtiger Faktor für den Erfolg der E-Mobilität sind. Die Aufgabe von CLEPA ist es, die Grundvoraussetzungen bei der Kommission klar anzusprechen und unseren Einfluss geltend zu machen.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Zurück zur drohenden Diesel-Besteuerung. Da ist sicherlich immenser Druck auf diesem Thema, oder?**

**Peter Tyroller:** Wir halten den Vorschlag für umwelt- und industriepolitisch verfehlt. Eine höhere Besteuerung von Diesel-Kraftstoff würde den Marktanteil von Diesel-Pkw in der Neuwagenflotte reduzieren – insbesondere im Volumensegment. Ein hoher Dieselanteil ist jedoch für die Umsetzung der CO<sub>2</sub>-Ziele der EU für die Pkw-Flotte notwendig. Dieselfahrzeuge steuern mit 30 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch und 25 Prozent geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen einen erheblichen Teil zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bei.

Die ersten Reaktionen in Rat und Parlament stimmen uns allerdings optimistisch, dass der Vorschlag nicht einfach durchgewinkt werden wird, sondern unsere umwelt- und industriepolitischen Argumente Gehör finden.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Wie ist Ihre Einschätzung zu zukünftigen Insolvenzen und Übernahmen?**

**Peter Tyroller:** Die Absatzkrise hat viele Zulieferer vor finanzielle Herausforderungen gestellt. Die schnelle Erholung wirkt sich aber positiv aus. Dennoch gibt es nach wie vor – gerade aufgrund des Ratings in vielen Bereichen – einige Finanzierungsschwierigkeiten.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Wird es zu weiteren Übernahmen kommen, wenn es so problematisch bleibt?**

**Peter Tyroller:** Nachdem die Krise vorüber ist und wieder mehr Geld verfügbar ist, wird es in absehbarer Zeit zu mehr Übernahmen kommen. Aber es werden auch viele Kooperationsmodelle aufgelegt werden um die steigenden Entwicklungskosten nicht ausufern zu lassen.

**AUTOMOBIL PRODUKTION: Angeblich sind auch schon wieder Finanzinvestoren unterwegs. Das ist doch für die Zulieferer eher beunruhigend...**

**Peter Tyroller:** Ich kann aus CLEPA-Sicht allen Zulieferern nur den Rat geben, sich stärker mit strategischen Kandidaten zu befassen, um eine langfristige und gesunde Weiterentwicklung ihrer Unternehmen zu sichern.

*Das Interview führten Bettina Mayer und Wolfgang Gomoll  
Bilder: © AUTOMOBIL PRODUKTION, Bosch*