



Frankfurt, 30.10.2023

Zum stockenden Hochlauf der E-Mobilität und zu Perspektiven der Automobilwirtschaft in Deutschland

Kurzposition der GBR-Vorsitzenden der Automobil- und Zulieferindustrie und der AG Fahrzeugbau beim Vorstand der IG Metall

Der stockende Hochlauf der Elektromobilität auf dem deutschen Markt, die Absatzschwäche der deutschen Hersteller auf dem wichtigen chinesischen Exportmarkt und der Einbruch der Auftragseingänge – insbesondere nach Absenken der Förderung – summieren sich zu einer krisenhaften Situation der Automobilwirtschaft am Standort Deutschland mit erheblichen Beschäftigungsrisiken.

Zwar laufen die Verkäufe von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren vergleichsweise gut und der Markt für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren bleibt national und international wichtig, sowohl um die hohen Investitionskosten für die Transformation zu finanzieren, als auch um Beschäftigung in der Umbauphase zu sichern und Übergänge in die neuen Tätigkeiten zu organisieren. Doch die deutsche Automobilwirtschaft droht bei den wichtigen strategischen Zukunftsmärkten ins Hintertreffen zu geraten.

Bei aller gedämpften Stimmung in Deutschland gegenüber E-Autos ist klar: Der batterieelektrische Antrieb bleibt ein richtiger und zentraler technologischer Pfad für den Übergang in eine klimafreundliche individuelle Mobilität beim PKW. Das zeigen die längerfristigen internationalen Trends auf den größten Märkten und es folgt aus der Effizienz, Verfügbarkeit und schnellen Skalierbarkeit dieser Technologie.

Die „doppelte Transformation“ zu klimafreundlichen Antrieben und zum „Software-Defined-Vehicle“ mit seiner neuen Rolle im intermodalen Verkehrssystem der Zukunft bleibt der Entwicklungstrend der Automobilwirtschaft. Bei beiden Zukunftsherausforderungen haben deutsche Hersteller sich einem dramatisch verschärften internationalen Wettbewerb zu stellen.



Der momentane Einbruch der Absatzzahlen bei den elektrifizierten Fahrzeugen bringt darüber hinaus die Zulieferindustrie in große Schwierigkeiten, den Umbau ihrer Werke in Richtung Elektromobilität fortzuführen. Ein verlangsamter Hochlauf würde die Rentabilität der Produktion von Komponenten für die E-Mobilität erheblich hinauszögern und den Druck erhöhen, solche Produkte in Ländern mit geringeren Lohnkosten zu produzieren. Dies erschwert zusätzlich eine Ansiedlung von margenträchtigen Zukunftsprodukten sowie den Erhalt von Arbeitsplätzen in Deutschland. Das gefährdet die regionalen Lieferketten.

Für den derzeit stockenden Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland gibt es eine Reihe von Gründen:

- Die derzeit angebotenen Fahrzeuge sind für sehr viele Käuferinnen und Käufer deutlich zu teuer. Dafür ist eine Kombination aus nur langsam sinkenden Batteriepreisen und einer fragwürdigen Modellpolitik der Hersteller verantwortlich. Das mangelnde Angebot deutscher Hersteller an Elektrofahrzeugen im A-Segment oder gar der Rückzug aus dem Volumenmarkt ist eine offene Flanke für Billigimporte.
- Der Ausbau der öffentlich verfügbaren Ladeinfrastruktur geht weiterhin zu langsam voran. Auch wenn E-Auto-Fahrende deutlich weniger über Lade- oder Reichweitenprobleme klagen als Menschen ohne BEV-Erfahrung, bleibt das eine Hemmschwelle für viele potentielle Käufer*innen.
- Die E-Mobilität gerät in den Strudel eines zunehmend polarisierten gesellschaftlichen Diskurses, der von vielen Falschinformationen geprägt ist. Anders als oft behauptet, ist die Elektromobilität auch einschließlich der Produktionsemissionen in der Gesamtnutzung bereits heute klimafreundlicher als der Verbrennungsmotor. Anders als oft behauptet, ist Laden bereits heute günstiger als Tanken und die Kosten vieler E-Autos über die Gesamtlebensdauer schon niedriger als die eines Verbrennerfahrzeuges vergleichbarer Größe. In beiden Vergleichsdimensionen vergrößert sich der Vorteil der E Mobilität Jahr für Jahr.
- Hinzu kommt bei vielen Menschen ein verständliches Festhalten an Gewohnheiten, Routinen und eine lieb gewonnene, traditionelle und über



Jahrzehnte gewachsene Automobilkultur, die mit der vorhandenen Technologie verbunden ist. Und viele Beschäftigte, deren Tätigkeit von der Verbrennungstechnologie geprägt ist und es jahrelang war, arbeiten in Unternehmen, die weder Transformationsstrategien zu neuen Geschäftsmodellen noch Personalstrategien mit Qualifizierungsmaßnahmen entwickeln. Berechtigte Ängste vor Arbeitsplatzverlust und der drohenden Entwertung von Fähigkeiten sind die Folge.

Einige dieser Ursachen waren vermeidbar, einige Fehler sind korrigierbar. Von Seiten der Politik braucht es jetzt ein klares Bekenntnis zur E-Mobilität statt halbherziger Signale und falscher Gleichgültigkeit. Das Absenken der Förderprämien durch die Politik war verfrüht und hat ihr eigenes Ziel untergraben, 15 Millionen E-Fahrzeuge bis 2030 in der deutschen PKW-Flotte zu haben. Zwar ist eine zeitlich unbegrenzte Subventionierung dieser Technologie nicht begründbar, aber das Timing ist wichtig und der Abbruch zu diesem Zeitpunkt war falsch. Für eine Korrektur aber sind keine politischen Mehrheiten in Sicht. Daher braucht es eine alternative Förderung, die insbesondere auch für Flottenbetreiber und gewerbliche Kunden attraktiv ist.

Sinnvoll und politisch realistisch wären folgende Maßnahmen:

- Die Vergünstigung des Ladestroms – z.B. über die steuerliche Absetzbarkeit – und eine breite Aufklärungskampagne über die bereits jetzt bestehenden Kostenvorteile des Ladestroms und der sogenannten „Total Cost of Ownership“, der Gesamtkosten eines Fahrzeuges über die Dauer des Besitzes und der Nutzung gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit fossilem Verbrennungsmotor.
- Eine CO2 orientierte Reform der Dienstwagenbesteuerung und der KfZ-Steuer, mit einer weiteren Vergünstigung von klimafreundlichen Fahrzeugen.
- Ein breites zusätzliches Förderprogramm für Ladepunkte in Bestandsgebäuden in Innenstädten und für Ladehubs in städtischen Gebieten und Kommunen. Dazu gehört bessere Flächenbereitstellung durch öffentliche Akteure, etwa durch den Ausbau von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Parkraum oder durch Parkhäuser an den Rändern der Innenstädte, um dort zu einer Verknappung des Straßenparkens und Laternenladens zu kommen.



- Schrittweise Einfahrregulierung für innerstädtische Lieferverkehre mit Verbrennungsmotor.
- Eine Verknüpfung öffentlicher Förderung mit *local content* aus der EU. Hierzu gehört die Verlängerung der noch bestehenden Kaufprämie über 2024 hinaus und ab 2025 ihre Ausrichtung am lokalen Anteil der Wertschöpfung in Europa (unabhängig vom Herkunftsland des Herstellers).
- E-Mobilität einseitig durch eine Verteuerung fossiler Kraftstoffe vorteilhafter zu machen – etwa über einen stärkeren Anstieg der CO₂-Bepreisung – lehnen wir als sozial unausgewogen ab. Millionen von Pendlerinnen und Pendlern sind auch in den nächsten Jahren noch auf die Benutzung ihres PKW mit Verbrennungsmotor angewiesen.

Von Seiten der Hersteller, insbesondere der europäischen Unternehmen, braucht es eine schnelle Ergänzung ihrer Modellpolitik in Richtung auf bezahlbare Fahrzeuge. Ihre Zukunftsfähigkeit und ihre Marktpositionen stehen auf dem Spiel. Dazu kann jeder Hersteller im Rahmen der jeweiligen Unternehmensstrategie einen Beitrag leisten. Die europäischen Hersteller fokussieren sich auf unterschiedliche Käufergruppen, doch in der Vielfalt der angebotenen Fahrzeuge müssen alle Einkommensschichten abgedeckt werden. Angesichts der weniger schnell als erhofft sinkenden Batteriepreise und der weniger schnell als erhofft wachsenden europäischen Batteriezellproduktion gilt es dabei auch, langfristige strategische Entscheidungen zu treffen und gegen kurzfristigen Renditedruck durchzusetzen. Die langfristige Erhaltung der Unternehmen und Standorte muss im Vordergrund stehen.

Wir brauchen jetzt schnell eine neue Standortpolitik mit strategischer Perspektive auf die Zukunft der Automobilwirtschaft in Deutschland, auch angesichts der aktuellen industriepolitischen Praxis in China und den USA. Der Trend zur local-for-local Produktion wird sich verstärken. Angesichts der enormen Transportemissionen des globalen Güterverkehrs hat er auch klimapolitisch einiges für sich. So werden auch Lieferketten resilienter. Deutsche Hersteller werden – wie es bereits heute geschieht – noch stärkere Anteile der international abgesetzten Fahrzeuge in den Zielmärkten produzieren, während in Europa für den europäischen Markt produziert wird. Umgekehrt werden asiatische und andere internationale Hersteller verstärkt an den deutschen und



europäischen Standorten für die hiesigen Märkte produzieren und damit Wertschöpfung und Beschäftigung schaffen. Ein solcher Umbau der Lieferketten kann als Chance für die gesamte Wertschöpfungskette in Europa betrachtet werden, von den Blechen der Stahlindustrie, über die Batterie- und Halbleiterherstellung bis zu den Komponenten der Zulieferindustrie.

Es braucht in diesem Zusammenhang ein CO₂-orientiertes, nichtdiskriminierendes und damit WTO-konformes Zoll- und Fördersystem, das eine solche Entwicklung voranbringt. Sowohl bei der CO₂-Bepreisung von Einfuhren als auch bei der Gestaltung von Förderprämien und -Instrumenten sollten der CO₂-Fußabdruck von Produktion, Energiemix und Transport mit einfließen. Auch eine faire Handels- und Subventionspraxis gehört im Übrigen dazu, insofern ist die Prüfung der chinesischen Subventionen im Automobilbereich durch die EU gerechtfertigt. Im Ergebnis brauchen wir aber keine „Anti-China“-Zölle sondern ein CO₂ orientiertes Förderregime, das die Entwicklung regional-lokaler Wertschöpfungsketten voranbringt. Es sollte für deutsche, europäische, US-amerikanische und asiatische Hersteller gleichermaßen gelten.

Im Ergebnis könnte es sich mittelfristig auch wieder lohnen, an den deutschen Standorten die ganze Bandbreite von Fahrzeugen zu produzieren, einschließlich kleinerer Modelle. Wertschöpfung und Beschäftigung am deutschen Standort kann sich auf Dauer nicht nur auf die hochpreisigen Segmente beschränken. Zumal die enormen Entwicklungskosten der Innovationen auf das Fahrzeugvolumen umgelegt werden müssen. Der Ansatz, im Premiumsegment die Marktmacht zur Preissetzung zu behalten, um die dafür notwendigen Margen zu erzielen, ist angesichts der drohenden Konkurrenz auch in diesem Segment sehr voraussetzungsreich.