

5. Januar 2021

Stellungnahme zum Antrag 17/11679 „Arbeit und Fortschritt durch das Elektromobilitätscluster Aachen/Düren“
der SPD-Fraktion

Zurzeit wird die deutsche Automobilindustrie massiv unter Druck gesetzt. Maßgebend sind dabei Regelungen aus der EU, die allzu oft auf Druck der deutschen EU Abgeordneten und der deutschen Regierung entstanden sind.

Im Jahr 2019 umfasste die Beschäftigtenzahl in der Automobilzulieferindustrie rund 310.500 Mitarbeiter, mit den OEM (VW, Daimler, BMW, Ford) sind es sogar 819.996 Mitarbeiter.
(Quelle: de.statista.com)

Eine weltweite Transformation der Automobilindustrie findet aktuell nicht statt. Es hat sich lediglich mit den E-Fahrzeugen eine neue Antriebstechnologie etabliert, die bewusst mit Hilfe der chinesischen Regierung vorangetrieben wurde, um die deutsche Automobilindustrie zu schwächen. Denn die deutschen Hersteller sind beim Verbrennungsmotor, insbesondere bei der Dieselschiffstechnologie Weltführer.

Die Automobilindustrie ist das Herz der deutschen Wirtschaft und verfügt bei der Verbrennertechnologie über einen für China nur schwer einholbaren Vorsprung.

China setzt ebenfalls weiter auf den Verbrennungsmotor. Dies zeichnet sich auch dadurch aus, dass China vermehrt europäische Autohersteller für die weitere Entwicklung der Verbrennungsmotoren ins Land holt.

Bei der Entwicklung seiner nächsten Motorgeneration will der Autobauer Daimler mit Geely (China) zusammenarbeiten. Damit lässt Daimler bald keine Motoren mehr in Deutschland entwickeln und bauen. Dies betrifft auch die komplette Zulieferindustrie in Deutschland.

Deutschland geht hier mit der Automobilindustrie denselben Weg, wie mit der Stahlindustrie und Solarindustrie. Sie überlässt diese Technologie wieder China. Inzwischen kommen der Stahl und auch die Solarmodule aus China. Für die Automotive Branche mit Ihren Technologien zeichnet sich dies ebenfalls ab.

Eine E-Fahrzeug-Produktion in Deutschland wird mit den jetzigen elektrischen Antriebssträngen nie wirtschaftlich sein. Der Weg zum politisch erzwungenen Umstieg auf eine E-Auto-Produktion in Deutschland ist eine Sackgasse.

Die Förderung der seltenen Erden sowie weiterer wichtiger Elemente wie beispielsweise Kobalt, liegt inzwischen fast komplett in chinesischen Händen. In China selbst wird zwar nur sehr wenig Kobalt gefördert – nur etwa ein Prozent der letztjährigen globalen Gesamtproduktion. Allerdings haben chinesische Unternehmen zwischenzeitlich große Kobaltminen in anderen Ländern ausgebaut oder erworben.

Mehr als zwei Drittel der Weltproduktion, nämlich 71%, kamen im Jahr 2018 aus dem Kongo. Davon ist der Großteil der Minen in Chinesischer Hand.

Im Fall von Lithium, das ebenso ein wichtiger Bestandteil von Batterien für Elektrofahrzeuge ist, haben chinesische Unternehmen Beteiligungen vor allem in Chile, Argentinien und Australien aufgebaut und sich damit Zugang zu knapp 60% der weltweiten Lithium-Vorkommen verschafft.

Wer den Zugang zu den seltenen Erden und anderen wichtigen Rohstoffen beherrscht, hat einen wesentlichen Einfluss auf den Markt und damit auf den Preis.

Des Weiteren hat China kaum Skrupel, Kinderarbeit zu zulassen oder den Umweltschutz zu umgehen.

Die Weiterverarbeitung des Kobalts erfolgt als komplette Blackbox in China, zu Preisen die wettbewerbsverzerrend sind. Für die häufig energieintensiven Prozesse nutzt China zudem die Energie aus Kohle- und Kernkraftwerken. Beide Kraftwerkstypen werden in China weiter ausgebaut.

Viele Batteriehersteller und auch Fahrzeughersteller sind gezwungen, nach China abwandern oder dort Fabriken aufzubauen. Denn in China sind die benötigten Materialien einfacher verfügbar. Den Unternehmen in der Kobalt-Wertschöpfungskette bleibt wenig anderes übrig.

Es gibt nicht für alle Marktteilnehmer genug Kobalt außerhalb von China – und die Verfügbarkeit vorkonfektionierte Materialien bedeutet einen ganz entscheidenden Marktvorteil für Unternehmen mit Standort im Reich der Mitte. Denn ein Automobil entwickelt sich grundsätzlich um den Antriebsstrang.

Es wird keine wettbewerbsfähige E-Fahrzeug-Produktion ohne dauerhafte Subventionen in Deutschland entstehen, zumindest wird diese nicht für den Export marktfähig sein können.

Daher kann Deutschland nur mit einer Forschung innerhalb des Antriebsstrangs E Mobilität punkten.

Hier hat Deutschland aber den Anschluss schon fast verpasst.

Eine zukunftssträchtige E-Fahrzeug-Produktion in NRW oder in Deutschland ist auf Dauer nicht gegeben. Da für E-Fahrzeuge die benötigten Antriebskomponenten und auch die Förderung von den benötigten Mineralien in chinesischen Händen liegt, kann China über den Preis grundsätzlich eine E-Fahrzeug Produktion dominieren. Dies kann zu wettbewerbsverzerrenden Bedingungen führen.

Die chinesische Politik mittels wettbewerbsverzerrenden Maßnahmen führte dann auch zu den Handelskonflikten zwischen der USA und China.

In China waren mit Stand zum 31.12.2018 insgesamt 206 Millionen Fahrzeuge zugelassen. Davon 800.000 E Fahrzeuge. Damit betrug die Quote für E-Fahrzeuge in China lediglich knapp 0,5%, während die Quote für Verbrenner-Fahrzeuge bei rund 99,5% lag. In Deutschland liegt die E-Fahrzeug-Quote bei 3,4% - inklusive Hybrid-Fahrzeuge. (Quelle: de.statista.com)

E –Fahrzeuge: China unter 0,5% - Deutschland aufgrund massiver Subventionen 3,4%

Dass die anderen EU Länder bei der Forderung nach mehr E Mobilität mitmachen, ist dem geschuldet, dass diese Länder – bis auf Frankreich und Italien – keine nennenswerte Automobilindustrie mehr besitzen.

In Frankreich und Italien ist die Automobilindustrie am Rande des wirtschaftlichen Kollaps und lebt nur noch über Staatsbeteiligungen oder den letzten Zusammenschluss mit Fiat. Selbst der Zusammenschluss der Franzosen mit den Italienern, wird den Kollaps lediglich um ca. 10 Jahre verzögern.

Der größte Absatzmarkt liegt jedoch nicht in der EU, sondern in dem Rest der Welt. Es ist zu befürchten, dass dieser Markt von den Chinesen erobert wird – und zwar mit ehemaligen deutschen Knowhow, dem Verbrennungsmotor.

Das E-Fahrzeug wird für die breite Schicht der Bevölkerung nicht zur Verfügung stehen. Ebenfalls ist eine ausreichende Stromversorgung durch „Erneuerbare Energien“ nicht absehbar. Bei CO2-freier Stromversorgung setzen andere Länder zudem auf versorgungssichere Kernkraft. Diese steht aber in Deutschland ab dem Jahr 2023 nicht mehr zur Verfügung.

Zitat EU Kommission:... „ein Bericht über ein Strategiepapier der EU-Kommission, wie es Europa bis zum Jahr 2050 schaffen kann, komplett auf Treibhausgas zu verzichten. 80 Prozent des Stroms müssten bis 2020 aus erneuerbaren Energien stammen, heißt es dort, der Rest aus Atomenergie.“ Hierbei ist die E-Mobilität noch gar nicht berücksichtigt.

Zurzeit verschenken wir regelrecht unsere Technologie, Wertschöpfung und auch die Arbeitsplätze an China. China wird so der neue, weltweit führende Standort für die Schlüsselindustrie der Verbrennungsmotoren und E-Fahrzeugen.

Die meisten deutschen Zulieferer – übrigens häufig Familienunternehmen – werden nach China gehen oder ihr Werk in Deutschland verkaufen, bevor diese in Insolvenz gehen müssen.

Das bedeutet das Aus für einen Großteil der über 819.000 Arbeitsplätze. Die Autoindustrie muss den Großteil ihrer Werke stilllegen und baut die Kapazitäten in China aus. Beispielsweise besitzt VW bereits 26 Werke in China!

In China wurden von Januar 2020 bis Oktober 15,31 Millionen PKW produziert, ein Großteil geht als billiger Verbrenner nach Afrika.

Fazit:

Die E-Fahrzeug-Produktion als Schlüsselindustrie und die Wertschöpfung wird nicht ohne dauerhafte Subventionen in NRW funktionieren.

Sobald die Subventionen eingestellt werden, wird diese Industrie nicht überlebensfähig sein. Weil China über die Ressourcen verfügt und damit letztlich auch den Preis bestimmt.

Eine Forschung mit energieeffizienten Verbrennungsmotoren oder Wasserstoff ist zu befürworten. Noch hat Deutschland den Vorsprung in diesen Technologien. Deshalb sollte hier der Fokus der Forschung liegen.

Eine E-Fahrzeug-Produktion in NRW ist auf langer Sicht nicht wirtschaftlich und zeigt sich auch dadurch, dass die eGO Mobile AG und Streetscooter GmbH in wirtschaftlicher Schwierigkeiten stecken – und zwar unabhängig von Corona.

ML-Produktion
(Unternehmensberatung)

Markus Lietza
Friedrichstrasse 5
42499 Hückeswagen,