

Stellungnahme¹

Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung

Landtag NRW, Schriftliche Anhörung A18,
13.01.2021

Thomas Puls | Köln, 12.01.2021

¹ Im Folgenden wird zu ausgewählten Aussagen und Fragen des Antrags der SPD-Fraktion Stellung genommen. Dabei wird vorwiegend Bezug genommen auf aktuelle Trends auf dem Automobilmarkt und einschlägige Forschungsarbeiten aus dem Institut der deutschen Wirtschaft.



▪ **Weltweiter Wandel in der Automobilbranche.**

Im Jahr 2020 haben sich die Rahmenbedingungen auf dem Weltautomobilmarkt drastisch verändert. Mindestens drei Megatrends kumulierten sich im vergangenen Jahr und sorgten für einen bislang nicht gekannten Umbruch auf den Märkten.

Die Coronapandemie bewirkte in allen großen Märkten einen Absatzrückgang. Besonders stark betroffen war der europäische Markt, der um etwa 25 Prozent schrumpfte. Am besten schnitt der chinesische Markt ab, der „nur“ um 6,8 Prozent schrumpfte und seit Jahresmitte im Monatsvergleich wieder gewachsen ist. Der Pandemieeffekt belastet insbesondere den europäischen Markt noch immer schwer und auf Basis von Unternehmensbefragungen ist zu erwarten, dass eine Erholung der Absatzmengen in Europa wohl erst 2022 oder 2023 erreicht werden wird. In den kommenden Jahren ist also weiter von einer relativ schwachen Nachfrage in Europa auszugehen. Das ist vor dem Hintergrund, dass die Fahrzeugproduktion am Standort Deutschland primär für den europäischen Markt erfolgt, ein Grund zur Besorgnis. Erschwerend kommt hinzu, dass die Unterbrechung der Lieferketten im Lauf des Jahres 2020 dazu geführt hat, dass die Verlagerung von bisherigen Exportproduktionen in den Wachstumsmarkt China neu bewertet wird. Bislang werden in Deutschland gerade auch hochpreisige Fahrzeuge für den interkontinentalen Export gefertigt. Diese Konzentration auf Premiumprodukte ist ein wesentlicher Grund dafür, dass der Automobilstandort Deutschland seit der Jahrtausendwende seine Produktionsmengen weitgehend halten konnte – ganz im Gegensatz zu den traditionellen Konkurrenzländern wie Italien oder Frankreich. Ein Langstreckentransport von günstigen Fahrzeugen ist hingegen so gut wie nie wirtschaftlich darstellbar und die Fertigung erfolgt daher in aller Regel in den Zielmärkten. Im Falle des europäischen Marktes werden die Fahrzeuge des A und B Segments (Minis und Kleinwagen) zumeist an Standorten mit relativ geringen Lohnkosten gefertigt. Es bleibt abzuwarten, inwieweit eine Neubewertung der Logistikketten zu Produktionsverlagerungen in Richtung asiatische Wachstumsmärkte führen wird.

Neben dem Corona-Effekt hatte die Autoindustrie bereits 2019 mit einem konjunkturbedingten Marktrückgang zu kämpfen. Der Weltmarkt für Automobile schrumpfte bereits vor der Pandemie, die diesen Trend aber deutlich beschleunigte. Auslöser dieser konjunkturellen Probleme war China, wo der Pkw-Absatz im Jahr 2019 um etwa 9,5 Prozent geschrumpft war. Die Stabilisierungstendenz des chinesischen Absatzes, welche 2020 einen großen Erfolg darstellte, ist vor diesem Hintergrund zu bewerten. Anzumerken ist aber auch, dass die Absatzschwäche auf dem größten Automarkt nicht den Premiummarkt betraf. Die deutschen Hersteller, die diesen Markt dominieren, verzeichneten entgegen dem Markttrend im Jahr 2019 weiteres Wachstum in China. Auch im Pandemiejahr 2020 zeigte sich, dass sich der Markt für Premiumfahrzeuge in China nachhaltiger erholte als der Gesamtmarkt und zum Jahresende sogar gewachsen war. Die Premiumstrategie machte sich 2020 für die deutschen Hersteller erneut bezahlt und generierte zur Bewältigung der Folgen von Corona und des technologischen Wandels dringend benötigte Einnahmen. Im Gegensatz zu den Herstellern fehlte vielen Zulieferern dieser Ausgleich und somit schrieben viele bereits 2019 rote Zahlen.

Eine industriepolitisch interessante Entwicklung findet derzeit beim Aufbau von Fertigungskapazitäten von Batteriezellen statt. Diese stellen beim Produktionshochlauf von Elektroautos derzeit den größten Engpassfaktor dar und bislang ist die Produktion in Asien konzentriert. Der Aufstieg des elektrischen Fahrzeugs hat auch hier zu Verschiebungen geführt. In Europa und insbesondere in Deutschland sind inzwischen mehrere große Produktionsstätten für Batteriezellen im Aufbau, wobei die Werke zumeist von asiatischen Produzenten gebaut werden. Zu nennen wären hier unter anderem CATL in Thüringen, SVolt im Saarland oder auch Tesla in Brandenburg. Es zeigt sich, dass die Fertigung von Batteriezellen in Kundennähe erfolgen wird und damit eben in der Nähe der großen Automobilwerke. Das liegt vor allem daran, dass Transport und Lagerung von Batteriezellen vergleichsweise problematisch sind. Hinzu kommt, dass die Fertigungskosten von Batteriezellen vorrangig



durch Rohstoffpreise determiniert werden. Die Produktionskosten sind somit weitgehend standort-unabhängig. Diese Kombination führt dazu, dass dieser wichtige Abschnitt in der automobilen Wertschöpfungskette künftig auch in Deutschland positioniert werden wird.

Quelle: Thomas Puls / Manuel Fritsch, 2020, Eine Branche unter Druck – Die Bedeutung der Autoindustrie für Deutschland, IW-Report, Nr. 43, Köln, https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf

Die nachhaltigste Veränderung erfuhr die Autoindustrie aber durch die Veränderung im Bereich der elektrischen Fahrzeugantriebe. Diese begannen einen beeindruckenden Markthochlauf und wandelten sich binnen kurzer Zeit vom Nischenprodukt zum Wachstumssegment. Fahrzeuge mit Elektroantrieb stellten in Europa quasi das einzige Wachstumssegment dar. In Norwegen erreichten Elektrofahrzeuge im letzten Jahr bereits einen Anteil von etwa 75 Prozent der gesamten Neuzulassungen und auch im weiteren Westeuropa wuchs ihr Absatz deutlich. Zu beachten ist dabei, dass sich der Markthochlauf im Laufe des Jahres 2020 immer mehr beschleunigte. So wurden in den ersten drei Quartalen des Jahres 2020 in Westeuropa etwa 408.000 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 344.000 Plug-In-Hybride (PHEV) zugelassen, davon jeweils etwa die Hälfte im dritten Quartal. In Deutschland wurden allein im Dezember mehr als 83.000 BEV und PHEV neu zugelassen. Damit erreichten sie im Dezember einen Marktanteil von annähernd 25 Prozent und überholten damit den Dieselmotor als zweithäufigstes Antriebsaggregat. Es bleibt aber noch abzuwarten, ob die Dezemberzahlen den Trend wiedergeben, da Vorzieheffekte durch das Auslaufen der Mehrwertsteuersenkung und Händlerzulassungen zur Erreichung der CO₂-Zielwerte für Autohersteller in diesem Monat eine Rolle gespielt haben dürften. Über das Gesamtjahr gerechnet machten Elektrofahrzeuge (BEV+PHEV) aber auch schon 13,5 Prozent aller Neuzulassungen in Deutschland aus. Mit einem Marktanteil, der sich am aktuellen Rand dem des Dieselmotors annähert, ist der Elektroantrieb in der Mitte des Marktes angekommen. Das elektrische Fahrzeug ist endgültig zum Massenprodukt geworden.

Treiber dieser rasanten Entwicklung waren die großen Automobilhersteller, die im vergangenen Jahr ihre Produktion von elektrischen Fahrzeugen massiv ausgeweitet und diverse neue Modelle in den Markt gebracht haben. Weltweit wurden von Januar bis November 2020 etwas mehr als 2,5 Millionen elektrische Pkw abgesetzt. Davon entfielen fast 300.000 auf den VW-Konzern. Damit steht VW hinter Tesla (405.000) auf dem zweiten Platz der Elektroautohersteller weltweit. Auch Daimler und BMW haben im vergangenen Jahr mehr als 150.000 Elektroautos abgesetzt und gehören damit zu den weltweit größten Herstellern in diesem Marktsegment. Die langen Lieferfristen für viele Elektromodelle deuten zudem darauf hin, dass der Markthochlauf weitergehen wird. Diese Entwicklungen schlagen sich auch in der Produktionsstruktur in Deutschland nieder. Immer mehr Werke sollen auf die Produktion von Elektroautos umgestellt werden. Im Gegenzug werden im konventionellen Motorenbau Produktionsverlagerungen und Stellenabbau angekündigt. Diese Entwicklungen unterstreichen nachhaltig, dass sich die Produktionsstrukturen in Deutschland dauerhaft verändern werden und dass die etablierten Hersteller mit Macht darauf dringen, das Marktsegment der elektrischen Fahrzeuge zu besetzen.

Die aktuellen Zahlen zeigen, dass das viel beachtete Marktwachstum nicht die einzige einschneidende Veränderung im Marktsegment Elektroautos darstellt. Auch die Gewichte unter den Herstellern haben sich spürbar verschoben. Die großen Hersteller haben den Markt weitgehend übernommen. Bereits 2020 teilten sich die zehn größten Hersteller von elektrischen Fahrzeugen annähernd zwei Drittel des Gesamtmarktes und für das Jahr 2021 starten zahlreiche neue Modelle, die diesen Trend weiter vorantreiben sollen. Deutlich anders stellt sich das Bild bei Start-ups und Kleinserienherstellern dar, die über mehrere Jahre hinweg die Entwicklung im Bereich der Elektroautos vorangehtrieben haben, wenn auch häufig nur mit Ankündigungen. Verschiedene prominente Vertreter dieser Gattung wie Faraday Future oder Byton bekamen trotz des Booms der Elektroautos im letzten Jahr



finanzielle Probleme, die teilweise bis zur Insolvenz führten. Es scheint sich abzuzeichnen, dass es neben Tesla und BYD kaum ein Newcomer schaffen wird, unter der aktiven Konkurrenz der großen Hersteller zu überleben. Eine Ausnahme werden wohl am ehesten solche Projekte darstellen, die entweder im Luxussegment mit seinen kleinen Stückzahlen ansetzen wollen oder aber in einem Teilbereich Technologieführerschaft bieten können. Anbieter im Bereich von Fahrzeugen, die auf günstige Einstiegsfahrzeuge mit eingeschränkter Nutzbarkeit gesetzt haben, werden sich hingegen schwertun. Das gilt umso mehr, da die Regierungen erhebliche Förderungen für den Erwerb von elektrischen Fahrzeugen bereitstellen und zumindest die europäische Nachfrage nach Elektroautos von Personen getrieben wird, die über eigene Lademöglichkeiten verfügen und eher höhere Zahlungsbereitschaften aufweisen. Einen Hinweis auf die Kundenpräferenzen liefert beispielsweise der norwegische Markt, wo mit dem Audi e-tron ein Oberklasse-SUV zum meistverkauften Auto des Jahres aufstieg.

Abschließend ist anzumerken, dass die regulatorischen Rahmenbedingungen in Europa weitgehend auf den weiteren Hochlauf der Produktion von Elektroautos ausgerichtet wurden. Die im Zuge des Green Deal zu erwartenden neuen Abgasziele werden 2030 einen Marktanteil von etwa 60 Prozent Null-Emissions-Fahrzeugen notwendig machen, je nach finaler Ausgestaltung der Regulierung auch mehr. Die bisher bekannten Eckpunkte der neuen Euro7-Schadstoffgrenzwerte, deuten an, dass der Verkauf von Verbrennern auch von dieser Seite deutlich erschwert werden wird und auch die Steuersysteme wurden in vielen europäischen Ländern entsprechend angepasst. Die hohen finanziellen Förderungen und der bestehende regulatorische Druck wird dazu führen, dass die bestehenden Käuferpotenziale für Elektroautos derzeit weitgehend ausgeschöpft werden. Dieses Potenzial wird derzeit am ehesten durch fehlende Lademöglichkeiten beschränkt. Nutzer, die auf ein öffentliches Ladenetz angewiesen sind, bleiben tendenziell abwartend. Nutzer, die über eine private Lademöglichkeit verfügen, greifen vermehrt zum elektrischen Fahrzeug. In Summe wurde ein aber Umfeld geschaffen, welches den Absatz von Elektroautos anhand zahlreicher Stellschrauben befördert und die stark gestiegenen Zulassungszahlen zeigen die Wirksamkeit dieser Maßnahmen.

▪ Regionale Stärken im Raum Aachen Düren.

Der mit Macht angelaufene Transformationsprozess setzt die gesamte deutsche Autoindustrie unter erheblichen Stress. Die größten Folgen haben dabei Baden-Württemberg und Bayern zu erwarten, wo wirtschaftliche Bedeutung der Autoindustrie noch deutlich über dem Bundesschnitt liegt. Hier finden sich auch die meisten großen Motorenwerke und vergleichsweise viele der auf die Verbrenner-technik spezialisierte Zulieferer.

Quelle: Thomas Puls / Manuel Fritsch, 2020, Eine Branche unter Druck – Die Bedeutung der Autoindustrie für Deutschland, IW-Report, Nr. 43, Köln, https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2020/IW-Report_2020_Autoindustrie.pdf

Die Industriestruktur in Nordrhein-Westfalen ist hingegen weniger autolastig, als es im Bundesschnitt der Fall ist. Dennoch stellt die Autoindustrie auch für Nordrhein-Westfalen eine Schlüsselbranche dar. Neben den Ford-Werken in Köln haben auch mehrere große Zulieferer ihren Sitz in Nordrhein-Westfalen. Insgesamt ist die Branche in Nordrhein-Westfalen aber vergleichsweise stark von KMU geprägt. Wichtige Zentren der Branche sind etwa Köln, sowie die Kreise Soest und Olpe, wo wichtige Firmenstandorte liegen. Schwerer zu erfassen ist die Bedeutung der Autoindustrie als Nachfrager für andere für Nordrhein-Westfalen wichtige Branchen wie den Maschinenbau oder die Metallverarbeitung. Eine detaillierte Studie zur Bedeutung der Autoindustrie in Nordrhein-Westfalen und ihre Aufstellung in Bezug auf die künftigen Megatrends Elektrifizierung des Antriebsstrangs und automatisiertes Fahren wird derzeit von der IW Consult GmbH im Auftrag des Landesministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie erstellt. Die Ergebnisse der Studie werden voraussichtlich



gegen Ende des ersten Quartals 2021 publiziert werden. Sie werden auch regionale Differenzierungen innerhalb des Landes abbilden und damit eine Grundlage für weitere Programme der regionalen Wirtschaftsförderung liefern können.

Frühere Untersuchungen zeigten jedoch bereits, dass der Raum Aachen in der deutschen Autoindustrie schon seit längerem eine Sonderrolle einnimmt. Auch in Abwesenheit eines großen Autoherstellers hat sich in der Region ein Automobilcluster gebildet. Rund um die RWTH Aachen ist ein Wissens-Cluster entstanden, der über große Kompetenzen in den Bereichen anwendungsorientierter Forschung, sowie in der Null- und Kleinserienfertigung verfügt. Dies resultiert aus der hohen Konzentration von mit Automobiltechnologie befassten Forschungsinstituten im Raum Aachen, die von der hohen Dichte an Fachkräften in der Region profitieren. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang als besonders wichtige Forschungsinstitute:

- ▶ Institut für Kraftfahrzeuge an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (IKA)
- ▶ Lehrstuhl für Verbrennungskraftmaschinen der RWTH Aachen (VKA)
- ▶ Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen mbH Aachen (fka)
- ▶ Fraunhofer-Institut für Produktionstechnologie (IPT) in Aachen

Hinzu kommt eine in Deutschland seltene Konzentration an kommerziellen Forschungseinrichtungen, wie etwa der Entwicklungsdienstleister FEV oder das Ford Forschungszentrum Aachen. Die hohe Bedeutung dieses Clusters, lässt sich beispielsweise anhand von Patentanalysen belegen, die für den Raum Aachen eine erhöhte Patentaktivität im Automobilbereich anzeigen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit bei den Entwicklungsdienstleistern angefallen ist.

Quelle: Oliver Koppel / Thomas Puls / Enno Röben, 2020, Innovationstreiber Kfz-Unternehmen. Eine Analyse der Patentanmeldungen in Deutschland für die Jahre 2005 bis 2016, IW-Analysen, Nr. 132, https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/IW-Analysen/PDF/2019/IW-Analyse_132_Innovationstreiber_Kfz-Unternehmen.pdf

Eine weitere Kernkompetenz des Autoclusters Aachen liegt in der Bereitstellung von Testkapazitäten, die gerade in Anbetracht der derzeit zu beobachtenden Megatrends automatisiertes Fahren und Elektrifizierung des Antriebsstrangs ein wichtiges Asset der Region darstellen. Zu nennen ist hier das seit 2009 genutzte Aldenhoven Testing Center, welches insbesondere in die Entwicklung von Vehicle-to-X Technologien eingebunden ist. Im November 2020 wurde zudem bekannt gegeben, dass der TÜV Rheinland in Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren eines der größten Testzentren für Antriebsbatterien Europas im Raum Aachen errichten wird. Da die technologische Entwicklung im Batteriesektor rasch voranschreitet, wird durch diese Standortentscheidung ein wesentliches Element der künftigen automobilen Wertschöpfung im Raum Aachen abgedeckt und der bestehende Cluster gestärkt.

▪ **Bestehende Initiativen zur Förderung der Elektromobilität und zur Vernetzung der relevanten Akteure.**

Auf allen staatlichen Ebenen existieren bereits Initiativen und Projekte, welche die Vernetzung von Akteuren im Bereich der elektrischen Mobilität vorantreiben sollen. Sowohl auf Landesebene als auch in der Region Aachen sind solche Netzwerke bereits etabliert. Ein Hauptanliegen ist es, die Vernetzung der etwa 200 im Automobilbereich tätigen Unternehmen mit dem regionalen Forschungscluster zu fördern. Zu nennen wären beispielsweise:



Das Competence Center Automotive Region Aachen/Euregio Maas-Rhein e. V. (car). Dies ist ein unabhängiges aktives Netzwerk von Unternehmen und Forschungseinrichtungen mit dem Schwerpunkt Automobiltechnik aus der Region Aachen, welches derzeit etwa 60 Mitglieder mit einem kombinierten Umsatz von etwa einer Milliarde Euro aufweist.

Die Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer mbH ist seit Anfang 2004 leitend am Aufbau des Automotive and Rail Innovation Center beteiligt. Zu den Partnern dieser Einrichtung, deren Schwerpunkt heute aber eher im Bereich des autonomen Fahrens und der Vehicle-to-X-Kommunikation liegt, gehören Partner wie die Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen Aachen (fka) und Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren (FEV).

Auf Landesebene wurde bereits im Jahr 2000 das Netzwerk „Brennstoffzelle, Wasserstoff und Elektromobilität“ bei der Energieagentur NRW gegründet. Dieses Netzwerk hat seither Initiativen ergriffen, um die Stellung Nordrhein-Westfalens als Standort für Elektromobilität, Brennstoffzellen und Wasserstoff zu fördern. Das Hauptaugenmerk der Netzwerktätigkeiten liegt dabei auf der Initiierung und fachlichen Begleitung von Kooperationsprojekten. Das Netzwerk bringt inzwischen über 500 Mitglieder aus dem Bereich Elektromobilität zusammen.

In einem breiter gesteckten Ansatz, der sich auf die energieintensiven Industrien im Land Nordrhein-Westfalen erstreckt, die als Zulieferer von Werkstoffen auch für die Weiterentwicklung der Elektromobilität eine gewichtige Rolle spielen, bietet das In4climate-Netzwerk eine Plattform zur weiteren Vernetzung und zur Entwicklung CO₂-neutraler Zulieferketten.

- **Der Landtag fordert die Landesregierung auf, ein Clustermanagement im Raum Aachen-Düren zu schaffen, dass die Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Beschäftigten und den Kommunen vor Ort ermöglicht und Synergien ermöglicht.**

Die durch die Politik geschaffenen Rahmenbedingungen für Unternehmen im Bereich der Elektromobilität sind heute so gut wie noch nie. Neben den bestehenden Regulierungen auf EU-Ebene, welche den Markthochlauf von emissionsfreien Fahrzeugen alternativlos macht, bieten EU, Bund und Land diverse Förderprogramme und Netzwerke an, um die Angebotsseite für den inzwischen mit Macht angelaufenen Technologiewandel hin zum elektrifizierten Antriebsstrang zu unterstützen. Für die Zusammenarbeit in der Region Aachen existieren ebenfalls etablierte Netzwerke für die Zusammenarbeit von Forschung und Unternehmen. Wenn die darüber erzielte Vernetzung als verbesserungsfähig empfunden wird, sollte eine Verbesserung in den bestehenden Netzwerken angestrebt werden. In der Region sind bereits heute erhebliche Kompetenzen entlang der elektromobilen Wertschöpfungskette von der Entwicklung über Testabwicklungen bis hin zur Projektierung von Klein- und Nullserien konzentriert. Was fehlt ist eine industrielle Fertigung von Batteriezellen. Dennoch spricht alles dafür, dass der Vorhandene Cluster längst dabei ist, sich an den Wandel in der Antriebstechnologie anzupassen, wie jüngere Standortentscheidungen belegen.

Anzumerken ist an dieser Stelle auch, dass eine reine Fokussierung der Vernetzung auf den Raum Aachen-Düren vermutlich zu kurz greift. Vielmehr sollte eine Spangenfunktion zwischen anderen Zentren der Elektromobilitätsforschung angestrebt werden. Zu nennen sind hier etwa der Batteriefor schungscluster in Münster, wo der Bund eine Forschungsfabrik errichtet, und Standorten in den Niederlanden. Herauszuheben ist zum Beispiel die in Eindhoven beheimatete Firma SALD, ein Spin-off der



staatlichen Forschungsorganisation TNO, die in Zusammenarbeit mit der deutschen Fraunhofer Gesellschaft an einer revolutionären Methode der Batteriezellfertigung arbeitet. Der Brückenschlag zwischen diesen Forschungsclustern erscheint in Anbetracht der jüngeren Entwicklungen angeraten. Die Region Aachen-Düren bringt hierfür gute Voraussetzungen mit. So verfügen viele Akteure bereits über enge Kontakte in die Niederlande und sind beispielsweise auch im Expertenrat Elektromobilität der Landesregierung vertreten. Ein institutioneller Rahmen für die angesprochene Vernetzungsfunktion, kann sich aber naturgemäß nicht auf den Raum Aachen-Düren beschränken, sondern erfordert die Andockung an ein größeres Netzwerk.

- **Der Landtag fordert die Landesregierung auf, einen regionalen Transformationsfonds einzurichten, der die Arbeit u.a. des Clustermanagements Elektromobilität Aachen/Düren unterstützt, in dem z. B. Beteiligungen von relevanten Unternehmen vornimmt, um sie vor Ausverkauf zu schützen und den nötigen langen Atem für Markterfolg zu schaffen.**

Firmen, die im Bereich der Elektromobilität aktiv sind, finden derzeit sehr gute ökonomische Rahmenbedingungen vor. Die Staaten der EU haben durch Kaufprämien und verschärfte Umweltregulierungen ein Umfeld geschaffen, welches elektrische Fahrzeuge in den Massenmarkt befördert hat. Das Angebot hat auf diese Rahmenbedingungen reagiert und die großen Autohersteller sind dabei, den Markt für elektrische Fahrzeuge zu übernehmen. Weitere staatliche Unterstützungen sollten daher vor allem darauf abzielen, den Kreis der möglichen Käufer zu stärken. Eine Schlüsselrolle kommt dabei dem weiteren Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zu. Diese ist unverzichtbar, um auch andere Käuferschichten für elektrische Fahrzeuge zu erschließen. Die Landesregierung hat hierzu mit dem Programmbereich Emissionsarme Mobilität im Rahmen von progress.nrw Weichenstellungen vorgenommen, die auch zukünftig ausgebaut werden sollten. Der zweite notwendige Förderansatz besteht in einer weiteren Förderung der Batterieforschung. Innovative Ansätze abseits der Zellchemie, wie sie etwa die SALD-Technologie darstellt, sollten ebenso gefördert werden, um bei der nächsten Batteriegeneration den Vorsprung asiatischer Hersteller zu verringern oder gar aufzuholen.

In Anbetracht der bereits skizzierten Entwicklungen liegt der Schluss nahe, dass der Markt für Elektroautos in eine neue Entwicklungsphase eingetreten ist. Die von kleinen Start-ups geprägte Pionierzeit kommt zu ihrem Ende. Die etablierten Hersteller übernehmen jetzt das Massengeschäft. Eine staatlicher Stützungsfonds ist aus meiner Sicht ungeeignet, diese Entwicklung aufzuhalten oder auch nur zu verlangsamen. Das Instrument ist auch aus ordnungspolitischer Sicht abzulehnen. Das elektrische Fahrzeug ist nach der Marktentwicklung des letzten Jahres als normales langlebiges Konsumgut anzusehen, welches durch den bestehenden Markt effektiv bereitgestellt werden kann. Auch Unternehmensübernahmen gehören zu diesem normalen Markt und sollten in Anbetracht der heutigen Marktlage eher als Hinweis auf begehrte Kompetenzen, denn als Bedrohung angesehen werden. Besonders kritisch ist es zu sehen, wenn der Staat als Kapitaleigner einspringen soll, wenn es eben keine potenten Interessenten für eine Übernahme gibt. Elektrische Fahrzeuge stellen ein Wachstumssegment dar und der Kapitalmarkt sucht derzeit ständig nach Anlagemöglichkeiten. Die Refinanzierungsmöglichkeiten sind für Unternehmen mit innovativen Produkten im Bereich der elektrischen Mobilität gegeben. Den Staat braucht es dafür nicht.