

Stellungnahme zum Antrag „Arbeit und Fortschritt durch das Elektromobilitätscluster Aachen/Düren – Drucksache 17/11679“

Verfasser: Stephan Alexander Vogelskamp, Dipl. Ök.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/3493**

A18

1. Ausgangssituation

In der Region Aachen/Düren ist in den vergangenen Jahren ein Bündel von Aktivitäten rund um das Thema „Etablierung der Elektromobilität“ an den Start gegangen, die ihren Ausgangspunkt im Kontext der RWTH Aachen und des RWTH Campus hatten.

Vor allem die beiden Unternehmensinitiativen „Streetscooter“ und „e.Go“ waren eng mit den o.g. Aktivitäten verbunden und sensibilisierten eine breitere Öffentlichkeit für die laufende Transformation der Automobilindustrie. Hierin liegt durchaus ein Verdienst der Aktivitäten.

Leider trat marktseitig nicht die notwendige Akzeptanz für die produzierten Streetscooter und e.Go-Modelle ein, so dass beide Unternehmensinitiativen insgesamt kritische Verläufe nahmen und aktuell keine Wahrnehmbarkeit mehr im Markt haben.

Die Gründe für diese kritischen Unternehmensverläufe sind aus Sicht von automotiveland.nrw vor allem darin begründet, dass

- sich die konzeptionierten Fahrzeuge in ihren jeweiligen Wettbewerbsumfeldern als nicht durchsetzungsfähig erwiesen haben
- die Fahrzeuge in Teilen nicht den gängigen Erwartungen im Hinblick auf Faktoren wie Qualität, Haptik etc. entsprachen
- der Aufbau einer – auch wirtschaftlich erfolgreichen – Automobilproduktion zu den ambitioniertesten unternehmerischen Aktivitäten gehört und hier umfangreiche Vorerfahrungen fehlten. Das Beispiel TESLA hat dies aktuell unter dem Stichwort „Produktionshölle“ ebenfalls eindrucksvoll aufgezeigt.

Vor dem Hintergrund, dass – nach Kenntnis von automotiveland.nrw – die Teile- und Komponentenzulieferung in die Streetscooter- und e.Go-Modelle vor allen von nicht in NRW ansässigen Zulieferer-Betrieben – wohl insbesondere aus dem ZF-Kontext – kamen, haben die Turbulenzen um die o.g. Unternehmen in der NRW-Zulieferindustrie unserer Kenntnis nach keine größeren Verwerfungen nach sich gezogen. Versuche des Verfassers in den Jahren 2017/2018 eine höhere Gesprächsbereitschaft mit möglichen NRW-Zulieferbetrieben im Hause StreetScooter zu initiieren, kamen zu keinem Ergebnis.

2. Reflektion der StreetScooter/e.Go-Entwicklungen im Hinblick auf ihre Profilierungspotentiale für den Automobilstandort NRW

Die zuvor genannten gescheiterten Beispiele StreetScooter und e.Go zeigen u.E. deutlich, dass sich das Land **Nordrhein-Westfalen** als **eindeutiger Zulieferer-Standort** der Automobilindustrie am nachhaltigsten durch eine Kompetenzsicherung- und den Kompetenzausbau in eben diesen bereits erfolgreichen Zulieferbetrieben entwickeln kann. Generieren diese Betriebe doch auch mehrheitlich das aktuelle Beschäftigungspotential von weit mehr als 150.000 Fachkräften. Diese Zahlen werden aktuell in einer gemeinsamen Studie von IW Consult, Fraunhofer IAO und automotiveland.nrw verifiziert.

Bestimmte Glieder der automobilen Wertschöpfungsketten fallen aber auch in NRW durch den Strukturwandel künftig weg bzw. werden durch neue Produkte und Technologien ersetzt. Die automatisierte Mobilität erfordert einerseits gänzlich neue Komponenten und macht andererseits viele traditionelle Komponenten perspektivisch überflüssig. Das After Market-Segment verliert durch die geringeren Reparaturbedarfe an Bedeutung. Bedien- und Visualisierungselemente für das Enter- und Infotainment sowie das mobile Arbeiten treten immer mehr in den Vordergrund. Neue Mobilitätsdienstleistungen und Geschäftsmodelle (Sharing, Ride Hailing) führen zu einer effizienteren Auslastung von Fahrzeugen und damit zu einem Bedeutungsverlust des Privatbesitzes von Fahrzeugen.

Diesen Transformationsprozess begleitet die Landesregierung bereits erfolgreich durch die Unterstützung von industriegetriebenen Initiativen wie automotiveland.nrw.

Durch die Automotive-Unternehmen in NRW, die begleitenden F&E-Landschaft und das Cluster automotiveland.nrw ist das Land Nordrhein-Westfalen somit bereits sehr gut aufgestellt, um sich der Transformation proaktiv stellen zu können.

Somit scheint es aus Landessicht wesentlich effizienter zu sein, verstärkt auf die Profilierungspotentiale des Wirtschaftsstandortes NRW, die sich aus Netzwerk-Aktivitäten zur Sicherung und Qualifikation bestehender Zulieferer ergeben, zu setzen als auf den punktuellen Aufbau neuer OEM-Player, die in den Unwägbarkeiten ihrer Wettbewerbsumfelder – wie erlebt – „sudden death“ erleben können.

3. Elektromobilität als dominierender Technologiepfad – Sicherung des Know-hows in der Region Aachen/Düren

Die Elektromobilität — als weiterer Treiber ökonomischer Veränderungen – geht mit einer geringeren Anzahl an Komponenten (ca. 250 beim Elektromotor vs. ca. 2.500 beim Verbrennungsmotor) einher, wodurch bestimmte Komponentenzweige wegfallen. Sie benötigt neue Komponenten und modifizierte Lösungsansätze (z.B. Bordelektronik, Heizsysteme für Innenraum) und erfordert einen Infrastrukturwandel (Ladeinfrastruktur, neue Treibstoffe, z.B. Wasserstoff).

In einer gemeinsam von IW Consult, Fraunhofer IAO und automotiveland.nrw aktuell in der Erstellung befindlichen Studie wird für das Jahr 2040 für den PKW-Bereich ein globaler Anteil batteriebetriebener Elektromobilität in Höhe von 65% prognostiziert. Batteriebetriebene Elektromobilität wird somit weltweit die dominante Fahrzeugtechnologie. Sich darauf heute schon auszurichten, ist Aufgabe unserer Unternehmen in NRW, um dauerhaft wettbewerbsfähig bleiben zu können.

Der in dieser Hinsicht eindeutige Kompetenz-Baustein RWTH Aachen und des Umfeldes RWTH Campus ist vor dem o.g. Hintergrund zu sichern und verstärkt als einen zentralen Pfeiler in das Kompetenznetz automotiveland.nrw zu integrieren.

4. Automatisierte Mobilität / Living Lab Region Aachen

Bezüglich des zentralen Technologiepfades Automatisierung und Vernetzung wird die Beseitigung regulatorischer Schranken und Schaffung eines geeigneten Rechtsrahmens einschließlich des Datenzugangs die zentrale Voraussetzung des Strukturwandels sein. Ferner sind datenschutz- und haftungsrechtliche Fragestellungen zu klären, um insbesondere für gewerbliche Mobilitätsdienstleister einen rechtlich sicheren Rahmen zu definieren. Aber auch eine gut ausgebaute digitale Straßen- und Mobilfunkinfrastruktur spielt eine wichtige Rolle. So kann z.B. durch einen raschen Ausbau der 5G-Mobilfunkinfrastruktur die Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen deutlich vereinfacht und damit beschleunigt werden.

automotiveland.nrw sieht hier insbesondere in der Entwicklung und im Aufbau der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur (z.B. korrespondierende Ampelsysteme, sensorik-lesbare Fahrbahnmarkierungen u.v.m.) erhebliche zusätzliche Innovations- und Beschäftigungspotenziale. Verkehrliche Infrastruktur ist damit ein wichtiger Treiber für Beschäftigung in anderen Wirtschaftsbereichen.

Auch hier spielt die Region Aachen mit unterschiedlichen Initiativen – z.B. im Kontext Aldenhoven oder innocam.nrw (Wissenschaftliche Leitung: Prof. Dr. Lutz Eckstein, ika RWTH Aachen) – ebenfalls eine zentrale Rolle. Um diese Potentiale ebenfalls heben zu können, ist eine enge Vernetzung mit den weiteren Impulsregionen NRW – z.B. mit dem Projekt CAMO.nrw (Wissenschaftliche Leitung: Prof. Dr.-Ing. Anton Kummert, BU Wuppertal) zu gewährleisten. Die Aufnahme dieser Prozesse erfolgte bereits in 2020.

5. Digitalisierung der Mobilitätswelt / Digitale Modellregion Aachen

Automobile Wertschöpfungsnetze der Zukunft integrieren verstärkt Produkte und Leistungen (z. B. Software, Sensoren) branchenfremder Unternehmen. Dies intensiviert den Wettbewerb und bedingt vermehrt Kooperationen. Insbesondere die Vernetzung der Fahrzeuge und die fortschreitende Digitalisierung der Mobilitätswelt erfordern neue Kompetenzen in der Branche. Diese Lücke ermöglicht es Unternehmen aus anderen Branchen in den Markt einzudringen. Besonders „Big Player“ wie Google, Uber, Tencent etc. entwickeln sich zur Konkurrenz für die traditionellen OEMs.

Den in NRW bereits erfolgreich eingeschlagenen Weg, sich intensiv der Themengebiete Digitalisierung und KI anzunehmen, gilt es fortzusetzen. Aus Sicht von automotiveland.nrw spielen hierbei Programminitiativen wie beispielsweise die „Digitale Modellregion“ eine große Rolle, um zum Thema „Digitalisierung der Mobilitätswelt“ auch zeitnah entsprechende Erprobungsräume unter Beteiligung der NRW-Unternehmen entwickeln zu können.

Die Region Aachen ist ebenso wie die Impulsregion Bergisches Städtedreieck Partner im Programm Digitale Modellregionen. Beide Regionen sind mit weiteren Partnern auch aktuell stark in 5G-Themen engagiert. Auch hier gilt es eine noch intensivere Vernetzung der Aktivitäten zum Wohle NRW zu gewährleisten.

Zusammenfassung / Ausblick:

Die Region Aachen mit ihrer Akteurslandschaft aus RWTH, RWTH Campus und zahlreichen Großprojekten ist zweifelsfrei einer der zentralen Pfeiler einer Profilierungsstrategie für den Automobil- und Mobilitätsstandort NRW. Es erscheint aber wesentlich zielführender und erfolgversprechender, diesen Pfeiler über eine verstärkte Einbindung in das Kompetenznetz automotiveland.nrw zu stabilisieren als über die singuläre Fokussierung auf die punktuelle Rettung bereits einmal gescheiterter neuer OEM-Player, die in ihrer profilbildenden Wirkung für den Automobilstandort NRW in den Unwägbarkeiten ihrer Wettbewerbsumfelder jederzeit schlagartig verpuffen können.

Vor diesem Hintergrund, kann die Einrichtung eines Clustermanagements für die Elektromobilität im Raum Aachen Düren nicht empfohlen werden. Vielmehr wird die stärkere Einbringung der Akteure im Raum Aachen in die landesweite Kompetenznetzstrategie dringend empfohlen, um eine gesamthafte Profilierung des Automobil- und Mobilitätsstandortes NRW gewährleisten zu können.