

# autoregion will Stärken stärken

2021 wird Boom-Jahr für die Automobilindustrie



Der geschäftsführende Vorstand des autoregion e. V.: (v. l.) Horst Klesen, Johannes Lapré, Claudia Nussbauer, Uwe Johmann, Armin Gehl und Dr. Carsten Meier.

Foto: autoregion e. V.

„Die Lage ist besser als die Stimmung. Wir erwarten 2021 ein gutes bis sehr gutes Autojahr. Davon wird auch die saarländische Automotive-Branche profitieren. Ein Unsicherheitsfaktor ist allerdings die weitere Entwicklung der Pandemie“, stellt Armin Gehl, Geschäftsführer des Branchenverbandes autoregion e.V., zum Jahresbeginn 2021 in seiner Prognose fest.

Eine Kurzumfrage unter saarländischen Zulieferern zeigt hoffnungsvolle Signale für die Entwicklung in der deutschen Schlüsselbranche Nummer eins mit über 800.000 Beschäftigten. So berichtet ein saarländischer Hersteller von Dieselkomponenten für das erste Quartal von einem guten Auftragseingang für Nutzfahrzeuge und Großmaschinen. Verhalten seien die Abrufe für Diesel-Pkw, nicht zuletzt vor dem Hintergrund auch aktuell wieder geschlossener Autohandelshäuser. Von „positiven Abrufen“ spricht ein saarländischer Hersteller von Motorblöcken und ein Hersteller von Abgastechnik. Positive Signale kommen auch von saarländischen Zulieferern aus dem Maschinen- und Anlagenbau, die für Autohersteller arbeiten.

Besonders starke Impulse werden 2021 vom chinesischen Markt erwartet, von denen deutsche Premiumhersteller mit ihren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor stark profitieren werden. „Das schlägt auch positiv auf viele für das Premiensegment arbeitende Zulieferer

in der Großregion durch“, so Gehl. Für China würden für 2021 etwa 30 Millionen Neuzulassungen vorhergesagt, davon seien rund 90 Prozent Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

„Der Zulassungserfolg der Elektrofahrzeuge am deutschen Markt in 2020 bedeute aber keineswegs das bevorstehende „Aus“ für die Verbrenner“, so der Geschäftsführer des autoregion e. V.. Der Verbrenner spielt auch weiterhin auf mittlere



autoregion-Geschäftsführer Armin Gehl schaut trotz Pandemie optimistisch in die mobile Zukunft in der Großregion.

Foto: autoregion e. V.

Sicht eine entscheidende Rolle als Antriebsform, sind sich die Akteure der autoregion sicher. Die Zuliefererindustrie in der Region, bislang sehr stark auf Verbrennerkomponenten fixiert, ist aber längst in der Elektromobilität mit Komponenten unterwegs. Vielfach habe sich auch Investitionsbedarf aufgestaut, der abgearbeitet werden müsse. Andererseits dürfte es aber auch hier und da zu Anpassungen in der Unternehmensland-

schaft kommen. Der saarländische Automotive-Sektor ist mit über 40.000 Arbeitsplätzen der größte Industriezweig im Land. Die von der Bundesregierung als Zielmarke ausgegebene eine Millionen Elektrofahrzeuge per Ende 2021 hält Gehl für absolut unrealistisch, derzeit seien es rund 250.000. Dringend müsse in die Ladeinfrastruktur investiert werden, sonst „stauen sich eines Tages die Autos an den Stromzapfstellen und dann haben wir ein echtes Problem.“ Und zur Zukunft der Entsorgungssituation für verbrauchte Batterien der E-Autos herrsche nach wie vor große Funkstille.

„Wir setzen auf die Innovationskraft und Flexibilität unserer Zulieferer, die sich dem angelaufenem technologischen Wandel stellen“, erfährt man aus Kreisen der autoregion. Aus ordnungspolitischen Gründen halte der Wirtschafts- und Clusterverein die hohe staatliche Förderung für Elektrofahrzeuge für bedenklich: „Sie verzerrt den Markt.“ Alternative Antriebsformen wie die Brennstoffzelle, der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen für Verbrennerfahrzeuge müssen vorangetrieben werden, ist man sich auf Clusterebene unisono einig. „Wir können nicht nur auf eine einzige Antriebsform, eben die Batterieelektrik, für die Zukunft setzen.“ Im Übrigen habe die private Mobilität mit Pkws eine weiterhin große Zukunft: „Denn die Menschen, egal auf welchem Kontinent, wollen individuell reisen und mobil sein.“

red.

## Neues aus der autoregion

Im Spätherbst des letzten Jahres wurden mit Claudia Nussbauer, Abteilungsleiterin im Wirtschaftsministerium, und Dr. Carsten Meier, IHK-Geschäftsführer, zwei neue Mitglieder in den autoregion-Vorstand gewählt.



Der französische Generalkonsul, Sébastien Girard, vertritt als autoregion-Vorstandsmitglied die mobilen Interessen Frankreichs.

Foto: Staatskanzlei

Seit Beginn dieses Jahres ist der autoregion e. V. auch mit einer Geschäftsstelle in Mainz vertreten. Vor Ort wurden bereits erste Gespräche über eine engere Zusammenarbeit mit der IHK in Mainz geführt, die von Dr. Carsten Meier angeregt und unterstützt wurden.

Weitere erste Gespräche für eine engere Zusammenarbeit wurden ebenfalls mit dem CCI in Straßburg geführt. Das CCI für die Region Grand Est ist vergleichbar mit unserer Industrie- und Handelskammer (IHK). Bei den Beratungen ist der neue französische Generalkonsul Sébastien Girard mit im Boot, da er als Vorstandsmitglied innerhalb des Cluster-Netzwerks die „automobilen Farben“ Frankreichs vertreten wird.

Einen weiteren französischen Akzent innerhalb der autoregion setzt die Caisse d'Epargne (Sparkasse), die im Beirat mit der Direktorin für Deutsch-Französische-Kooperationen, Bettina Lämmel, aktiv vertreten ist.

pr



Bettina Lämmel, Direktorin für Deutsch-Französische-Kooperationen innerhalb der Caisse d'Epargne, ist im Beirat der autoregion aktiv.

Foto: privat

## E-Mobilität: Sind die Würfel gefallen?

Von Armin Gehl, Geschäftsführer des autoregion e.V.

Schaut man sich die aktuellen Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes an und analysiert gleichzeitig die mittelfristigen Produktplanungen europäischer Fahrzeughersteller, liegt der Schluss nahe, dass die batterieelektrische Antriebsvariante in ihrer reinen Form oder als Hybrid-Derivat das Rennen um die Ablösung der klassischen Verbrennungstechnologie zu machen scheint. Eine noch nicht in ausreichendem Maße vorhandene Ladeinfrastruktur sowie ungelöste Fragen bei Produktion und Entsorgung von Batterien begrenzen jedoch das Wachstum.

„Deutsches E-Auto-Ziel schon halb erfüllt“ titelte die FAZ am 28.12.2020 in einem Beitrag von Martin Gropp. Und dieser liest sich, wie die lang herbeigesehnte Erfüllung einer viele Jahre schier unerreichbaren Prophezeiung. 2009 definierte die Bundesregierung das Ziel: eine Million Elektrofahrzeuge sollten bis 2020 auf Deutschlands Straßen verkehren und in den wichtigen Ballungsgebieten sollte eine flächendeckende Ladeinfrastruktur verfügbar sein. Rechnet man die vom Kraftfahrtbundesamt im November 2020 veröffentlichten Zahlen auf das Jahresende 2020 hoch, dürften über alle Fahrzeugarten hinweg deutlich über 600.000 elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen sein. Dies ist zwar nur circa ein Prozent des Gesamtbestands von rund 60 Millionen Fahrzeugen, aber die Tendenz ist eindeutig steigend.

Vergleicht man die vom Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlichten Neuzulassungszahlen von Oktober und November 2020 weisen diese bei den reinen Elektrofahrzeugen eine Steigerung von 522,8 Prozent aus, bei den Hybridfahrzeugen ein Anstieg um 177,2 Prozent, wobei darin die Plug-in-Hybride mit einem Plus von 383,4 Prozent deutlich überproportional vertreten sind. Flüssig- und Erdgasfahrzeuge konnten ihren Zulassungsanteil um beachtliche 50,9 Prozent steigern. Ihr Anteil an allen Neuzulassungen mit alternativen Antrieben betrug allerdings nur magere 0,5 Prozent.

Was hat diesen Boom ausgelöst? Ohne Zweifel war die maßgebliche Initialzündung die Entscheidung der Bundesregierung, die Förderung bei der Anschaffung von Elektrofahrzeugen deutlich zu verbessern. So wurde am 17.11.2020 beim „Auto-Gipfel“ im Kanzleramt

beschlossen, die im Rahmen des Corona-Konjunkturprogramms bereits verdoppelte, aber bis Ende 2021 befristete sog. Innovationsprämie bis Ende 2025 zu verlängern. Danach werden reine E-Fahrzeuge mit einem Betrag von bis zu 9.000 Euro gefördert, Plug-in-Hybride erhalten eine Förderung von bis zu 6.750 Euro. Hinzu kommen die Befreiung von der Kfz-Steuer bis zum 31.12.2030 sowie die steuerlichen Entlastungen bei der Privatnutzung von Elektro-Dienstwagen. Zwar werden auch Brennstoffzellen-Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit Wasserstoff-Antrieb gefördert. Angesichts des deutlich geringeren Angebots an Fahrzeugen mit dieser Antriebsart fällt der Steigerungseffekt bei den Neuzulassungen entsprechend niedriger im Vergleich zu reinen Elektrofahrzeugen bzw. Plug-in-Hybriden aus, die alle großen Hersteller in ihrem aktuellen Angebotsportfolio führen.

neue Herausforderungen sowohl in technologischer als auch in ökologischer und ökonomischer Hinsicht. Abhängig vom Grad ihrer Nutzung müssen die heute marktüblichen Lithium-Ionen-Akkus ausgetauscht, entsorgt oder recycelt werden. Ungeklärt, sowohl in technischer als auch gesetzgeberischer Hinsicht ist, wie und in welcher Form dies erfolgen kann oder muss. Angesichts noch nicht ausreichender Mengen zu entsorgenden Materials sind wirtschaftlich sinnvolle Geschäftsmodelle derzeit noch nicht darstellbar. Konzepte und regulatorische Vorgaben müssen in Zusammenarbeit mit dem OEM's entwickelt werden, um nicht in einigen Jahren vor unlöslichen Problemen zu stehen und den Ursprungsgedanken bei der Einführung der E-Mobilität, nämlich die Verbesserung der Klimabilanz, ad absurdum zu führen.

Finales Erfolgskriterium für die batterieelektrische E-Mobilität



In Deutschland gibt es aktuell 32.110 öffentliche Ladepunkte für E-Autos.

Foto: Stockfotos-MG - stock.adobe.com

Durchgesetzt hat sich aber die Erkenntnis, dass die batterieelektrische Antriebsvariante für Schwer-LKW, zumindest im Fernverkehr keine Alternative darstellt. Zu lange Ladezeiten und zu hohes Gewicht der Batterien verhindern einen wirtschaftlichen Fahrbetrieb. Der südkoreanische Hersteller Hyundai bietet bereits heute LKWs mit Brennstoffzellentechnologie an, die ohne die schweren Batterien auskommen. Daimler und Volvo haben ihre Entwicklungskapazitäten gebündelt und wollen gemeinsam schwere Nutzfahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb auf den Markt bringen. Handelt es sich bei den Elektromotoren um weitgehend bekannte und in anderen Anwendungen – wie zum Beispiel der Bahntechnik - erprobte Technologien, die nun für den Automobilbereich adaptiert werden, stellt die Batterietechnik die Automobilhersteller vor ganz

ist die ausreichende Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur mit einheitlichen technischen Standards und einem einheitlichen, grenzüberschreitend wirksamen Bezahlssystem. Vom selbst gesteckten Zielwert der Bundesregierung, bis zum Jahr 2030 über eine Million öffentlicher Ladepunkte zu verfügen, sind wir derzeit mit aktuell 32.110 öffentlichen Ladepunkten meilenweit entfernt. Die beschlossenen Fördermaßnahmen einschließlich der Zuschüsse für private Ladestationen weisen hier sicherlich in die richtige Richtung. Final bleibt zu sagen, dass sich der Erfolg des batterieelektrischen E-Antriebs weiter fortsetzen wird. Im Wesentlichen hängen die „Erfolgs-Faktoren“ von der Lösung der dargestellten Probleme bei Batterietechnik und Ladeinfrastruktur und weniger von den Modellen unserer Hersteller ab.



SAARLAND - RHEINLAND-PFALZ - LUXEMBOURG - FRANKREICH  
 ■ Kooperation ■ Standortmarketing ■ Technologietransfer  
 ■ Netzwerkpflge ■ Qualifizierung

Franz-Josef-Röder-Str. 9 | 66119 Saarbrücken | Tel. +49 (0)681 9520 596 | info@autoregion.eu