

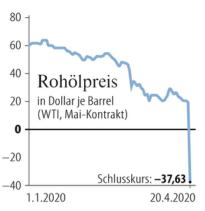
Die Transformation der Automobilindustrie

Impuls im Rahmen der Sektion "Die (automobile) Verkehrswende im Geflecht aus nationalem Emissionshandel, regulatorischen Vorgaben und Infrastrukturbedarf" Virtuelle Loccumer Finanztage, 28. Mai 2020

COPP/ISW

Prof. Dr. Gerhard Prätorius

Verkehrswende und Corona-Krise – kurzfristige Kapriolen oder Strukturbrüche?



Quellen: Refinitiv/New York Times; Bloomberg; Statistisches Bundesamt

Zum ersten Mal in der Geschichte ist der Ölpreis am Montagabend ins Negative gerutscht. Öl der amerikanischen Sorte West Texas Intermediate (WTI) kostete zeitweise minus 37,63 Dollar je Barrel (Fass zu 159 Liter).

Quelle: FAZ vom 21.04.2020

Corona in Deutschland: 97 Prozent weniger Passagiere am Frankfurter Flughafen Quelle:Wirtschaftswoche, 15.04.2020

Corona: Autoverkehr hat sich in Braunschweig halbiert

BRAUNSCHWEIG. Verkehrsforscher veröffentlichen erste Zahlen. In den Abendstunden sind kaum noch Fahrzeuge unterwegs. Quelle: Braunschweiger Zeitung, 10.04.2020

Veränderung der Verkehrsbelastungen am Altewiekring (MS

Transformation der Mobilität – die Megatrends









Elektrifizierung des Verkehrs

- Personen- und Güterverkehr
- Individual- und öffentlicher Verkehr
- Straßen- und Schienenverkehr, Luftverkehr

Auto – das neue Smartphone

- "hidden" revolution
- Unternehmens- und Wettbewerbsstrategien
- Qualifikation und Beschäftigung

Autonomes Fahren

- große Unsicherheiten
- bei bereits erheblichen Investitionen
- sehr spezifische Akteursinteressen
- Auswirkungen auf den Verkehr eher unklar

Mobilität auf Nachfrage/Shared Mobility

- Verschiedene Systeme
- noch kaum tragfähige Geschäftsmodelle
- bereits Desinvestments
- Auswirkungen auf den Gesamtverkehr unbestimmt

→ alle Produkte/Dienste personalisiert

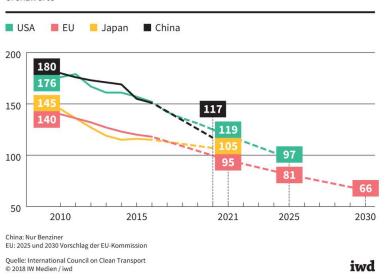


Internationale Regulierung induziert Technologiewechsel in der Automobilindustrie

Entscheidende Veränderungsprozesse eines ökologisch gerichteten Strukturwandels sind in der Vergangenheit immer durch eine starke politische Governance ausgelöst worden (z.B. WHG, BlmschG, 95g CO₂,...).

Grenzwerte für Pkws: Europa prescht voran

CO₂-Ausstoß von Neuwagen in Gramm pro Kilometer, ab 2016 gesetzlich vorgegebene Grenzwerte



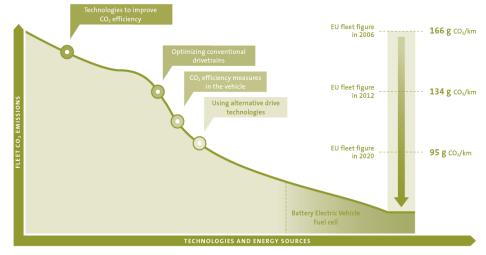


Abb: iwd Abb: Volkswagen



Innovation und Wettbewerb

Die deutsche Automobilindustrie hat zwar bisher eine sehr starke internationale Wettbewerbsposition, aber in keinem der vier zentralen Innovationsfelder – Digitalisierung, Elektrifizierung, autonomes Fahren, MaaS – sind die deutschen Hersteller die Nr. 1.

Chancen

- hohe F&E-Intensität
- breite Kompetenz Antriebstechniken
- Top Down Innovationen
- Skalierung Produktion
- Starke Zulieferernetzwerke
- Volkswirtschaftliche Stellung und Verflechtung

Risiken

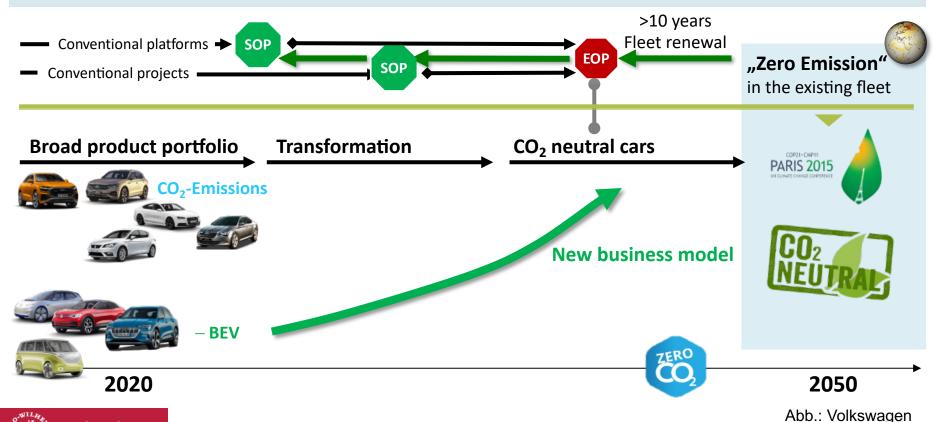
- > IT-Kompetenzen
- > Plattform-Ökonomie
- "Klumpenrisiken" durch hochspezialisierte Zulieferer und Regionen
- Strukturkonservatismus einer erfolgreichen, aber reifen Industrie



Abb.: Eigene Darstellung; Öko-Institut/Fraunhofer ISI; Agora Verkehrswende

Transformationsstrategien der Unternehmen

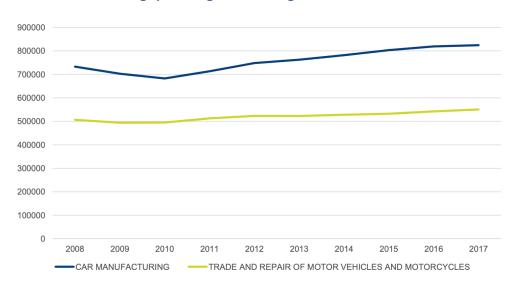
Der gegenwärtige Veränderungsprozess ist tiefgreifender als alle anderen in der bisherigen Automobilgeschichte ("Pfadwechsel"), die Veränderungen waren auch noch nie soweit fortgeschritten (Investitionsprogramme E-Mobilität, Produktportfolio, Standortstrategien zur Beschäftigungssicherung und Knowhow-Aufbau/Qualifikation).



Beschäftigung und Qualifikation

Von der Transformation unmittelbar betroffen sind diejenigen Akteure, deren Arbeitsplätze wegfallen und deren Qualifikationen dauerhaft entwertet werden. Dadurch könnten massive Veränderungswiderstände den Transformationsprozess insgesamt gefährden, wenn dem nicht durch präventive Strategien und Programme auf Unternehmens-, regionaler und politischer Ebene begegnet wird.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ohne bes. Merkmale 2008 bis 2017



Ausgewählte Merkmale der Beschäftigung in der Automobilherstellung (2017): Durchschnittsalter: 42,6 Jahre

Anteile (in %)
Frauen: 14,9
Niedrig-qualifizierte: 8,0
Qualifizierte: 69,2
Hochqualifizierte: 22.8
Niedersachsen: 15,0
Baden-Württemberg: 23,4

Bayern: 27,2 Tagesentgelt (Median): 157,65€

Quelle: IAB Beschäftigtenhistorik (BeH) V10.03.00, Nürnberg 2018, eigene Berechnungen



Aktuell: Konjunkturstimulus vs. Strukturtransformation

In einer Wirtschaftskrise wirken politische Programme idealerweise sowohl konjunkturstimulierend als auch strukturtransformierend, um einerseits die wirtschaftlichen Aktivitäten schnell und breit anzukurbeln und andererseits Innovationen zu fördern, die Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung langfristig sichern.

Ausgangssituation

- → Beispielloser Absatzeinbruch auf allen relevanten Automobilmärkten
- → Akut wachsende Beschäftigungs- und Insolvenzrisiken
- → Starke Verflechtung: Zulieferindustrie (70% der Wertschöpfung),After-Sales, angrenzende Bereiche, hohe Konzentration in drei Bundesländern mit ausgeprägten Automobil- und Zuliefererregionen
- → Bereits existierende umfassende Förderprogramme für E-Fahrzeuge (Prämien; Steuerermäßigung)
- → Streitpunkt Abwrack-/Neukaufprämien in der Automobilindustrie
- → Pro: Autoindustrie, Gewerkschaften, betroffene Bundesländer
- → Contra: SVR "fünf Weise", Umweltverbände, Teile in den politischen Parteien



Aktuell: Konjunkturstimulus vs. Strukturtransformation

Vorschlag: Der Staat fördert die Abschaffung alter Fahrzeuge (Abwrackprämie) – die Unternehmen der Verkehrswirtschaft starten einen Innovationswettbewerb via Kaufanreize.

Orientierungen für ein Förderprogramm (zur Diskussion)

- ➤ Sine qua non: kein Aufweichen der Klimaziele
- Erweiterung des Handlungsraumes:
 - Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge
 - bei PHEV Förderung des elektrischen Betriebs
 - Einbeziehung Radverkehr (Lastenräder, Infrastruktur), aber keine Förderung in einen boomenden Markt
 - Programme im ÖV und Schienenverkehr, um Strukturbrüche zu vermeiden
- Staatliche Abwrackprämie für Altfahrzeuge (konditioniert)
- Beteiligung der Hersteller an den Anreizprogrammen
- Förderung CO2-neutraler Mobilität mit Wahlfreiheiten



Gerhard Prätorius



g.praetorius@tu-braunschweig.de g.praetorius@t-online.de

Gerhard Prätorius, Prof. Dr. rer. pol., TU Braunschweig

2006 – 2018 Leiter Nachhaltigkeit, Volkswagen Group

2013 Honorarprofessor TU Braunschweig,

Nachhaltigkeit und Mobilität

seit 1994 Lehrtätigkeit an der TU Braunschweig

1994 – 2006 Geschäftsführer

Regionalentwicklungsagentur reson e.V. und Die Region GmbH

1992 – 1994 Fachreferent Umwelt und Verkehr.

Volkswagen Group

1992 Promotion "Das Prometheus-Projekt,

Technikentstehung als sozialer Prozess"

1987 – 1991 Projektleiter am Institut für Ökologie und

Unternehmensführung an der European

Business School, Oestrich-Winkel

1987 – 1988 Assistent am FB

Wirtschaftswissenschaften der Johann-

Wolfgang-Goethe Universität,

Frankfurt am Mai

