

03.11.2020

Antrag

der Fraktion der SPD

Arbeit und Fortschritt durch das Elektromobilitätscluster Aachen/Düren

I. Ausgangslage

1. Weltweiten Wandel der Automobilbranche für NRW nutzen

In China kamen 2017 knapp 800.000 neue rein batteriegetriebene Fahrzeuge und Hybride neu in den Straßenverkehr. Das zeigt eine Studie des Center of Automotive Management (CAM) in Bergisch Gladbach auf. Tendenz steigend. In 2018 waren es Schätzungen zufolge schon 1,1 Mio elektrisch betriebene Fahrzeuge. „China setzt seine Rolle als globaler Taktgeber der Elektromobilität unbeirrt und mit zunehmender Dynamik fort“, wird CAM-Professor Stefan Bratzel im Handelsblatt zitiert. Hintergrund sind dabei weniger Umwelt- oder Luftreinigungsgründe in den chinesischen Großstädten als vielmehr knallharte Industriepolitische Ziele. China will in der neuen Automobilwelt führend werden. Dabei verfolgt das Land auch das Ziel, unabhängiger von Ölimporten zu werden. Um diese Ziele zu erreichen, setzt die chinesische Regierung mit Elektroquoten klare Rahmenbedingungen für den Automobilmarkt und schreibt beispielsweise vor, dass 30% der regierungseigenen Flotte mit alternativen Antrieben ausgestattet werden müssen. Dabei ist China schon heute der größte Automarkt der Welt. Jedes Jahr werden dort etwa 24 Millionen neue Pkw zugelassen. Allein VW setzt ca 40% seiner Fahrzeuge in China ab. "Die Zukunft von Volkswagen wird sich auf dem chinesischen Markt entscheiden", so VW-Chef Diess im Januar 2019 in Peking. In den USA sind es etwa 17 Millionen Pkw pro Jahr. Dabei wurden dort im vergangenen Jahr schon über 225.000 reine E-Fahrzeuge mit Batteriespeicher neu zugelassen, das ist im Vergleich zu 2017 eine Steigerung um 115 Prozent. In Deutschland werden derzeit nur etwa 3,4 Millionen neue Pkw im Jahr zugelassen. Davon 2018 gerade einmal 36.062 reine E-Fahrzeuge. Das zeigt: der Takt auf dem Weltmarkt wird von diesen beiden Ländern bestimmt. Global wird perspektivisch die Zahl der Elektroautos nach Einschätzung der CAM-Forscher global noch stärker zunehmen. Laut ihrer Studie ist für 2025 ein E-Anteil bei den Pkw-Neuzulassungen von bis zu 25 Prozent (oder 25 Millionen Autos) zu erwarten. Bereits 2030 könnten es schon bis zu 40 Prozent oder 40 Millionen elektrisch angetriebene Autos jährlich sein.

Die Corona-Krise hat diesen nun schon seit Jahren anhaltenden Trend noch einmal verstärkt. Auch in Deutschland, das seine ursprünglich verkündeten Ziel für 2020 zunächst verfehlt hatte, zeichnet sich nun eine klare Entwicklung hin zur Elektromobilität ab. Der Absatz von Elektrofahrzeugen erreicht in Deutschland im August 2020 ein Rekordniveau mit einem Marktanteil von 13,2 Prozent an den Neuzulassungen.

Schon im Juli 2020 lag der Marktanteil bei 11,4%. Insgesamt wachsen laut dem Center for Automotive Management (CAM) die Elektroneuzulassungen auf 162.666 Fahrzeugen zwischen Januar und August 2020. Das stellt bereits nach acht Monaten eine mehr als fünfzig Prozent höhere Zulassung an E-Fahrzeuge dar, als im Gesamtjahr 2019. Das CAM prognostiziert einen Elektrofahrzeugabsatz in Deutschland von 250.000 Pkw, was einen Zuwachs von 130% ausmacht. Die Entwicklung finden vor dem Hintergrund eines ansonsten rückläufigen Autoabsatzes ab. Im August 2020 sanken die Neuzulassungen von Pkw insgesamt um 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat.

Dabei könnte vielen Experten zufolge der Absatz für Elektrofahrzeuge deutscher Produktion noch höher liegen. Leider wurden jedoch in den letzten Jahren die Entwicklungen falsch eingeschätzt, mit der Folge, dass die nun im am Beginn des Ausbaus befindlichen Produktionskapazitäten rasch ausgelastet sind und die steigende Nachfrage nicht zeitnah bedient werden kann. Um das zu ändern, bedarf es einer aktiven Industriepolitik in Verbindung mit einer klugen regionalisierten Strukturpolitik.

2. Regionale Stärken für den Fortschritt bei der E-Fahrzeug-Produktion im Raum Aachen Düren

Die Transformation unserer Automobilindustrie stellt die Unternehmen und ihre Beschäftigten in Deutschland und NRW vor große Herausforderungen. Die Corona-Krise bedeutet für viele Automobilhersteller und die vorgelagerte Zulieferindustrie massive Umsatz- und Gewinneinbrüche. Allerdings haben zumindest die meisten großen deutschen Herstellerunternehmen aus den vergangenen Jahren große Finanzpolster aufgebaut. Mit klaren und förderlichen Rahmenbedingungen für die Elektromobilität muss die Politik die Planungssicherheit in der Transformation für die Hersteller erhöhen. Hier sind im Konjunkturpaket der Bundesregierung wichtige weitere Schritte unternommen worden. Es kommt nun auf eine rasche Umsetzung an, damit Elektromobilität „Made in Germany“ den mittlerweile offensichtlichen Rückstand gegenüber China und den USA aufholt und diese Schlüsselindustrie als Technologieträger, Wertschöpfungsanker und Jobmotor gemäß der Anforderungen von Klimaschutz, Digitalisierung und veränderten Mobilitätsverhalten modernisiert werden kann.

Aber es darf auch im Sinne eines gesunden Wettbewerbs nicht allein um den Umbau bei den bestehenden großen Autoherstellern und deren Zulieferern gehen. Vielmehr müssen auch neue innovative Ansätze und Unternehmensgründungen gefördert werden, die moderne Produktionsverfahren, neue Kundenwünsche und technologische Neuerungen in industrielle Wertschöpfung überführen. Hier ist in der Region Aachen/Düren in den vergangenen Jahren rund um die RWTH Aachen ein ansehnliches Elektromobilitätscluster entstanden. Ausgangspunkt für diesen Cluster ist der RWTH Campus mit seinen 16 Forschungsclustern und etwa 400 dort ansässigen Unternehmen, der in räumlicher Nähe Unterstützungsangebote und gute Bedingungen für Forscherinnen und Forscher, Gründerinnen und Gründer sowie Kooperationen mit bestehenden Unternehmen bietet. Mit den beiden RWTH-Ausgründungen Streetscooter GmbH mit zuletzt ca 500 Mitarbeitern und Next.eGO Mobile SE mit etwas über 400 Mitarbeitern mit ihren neu entwickelten E-Fahrzeugen ist der Kern eines jungen regionalen E-Mobilitätsclusters entstanden. Hinzu kommen Zulieferer wie die NEAPCO Europe GmbH, die am Standort in Düren mit 150 Beschäftigten im Auftrag der Streetscooter GmbH deren Fahrzeuge fertigt. Weitere Unternehmen wie die eGO-Moove GmbH als Tochter der Next.eGO SE und weitere Start ups spielen im Umfeld des Clusters eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Elektromobilität made in NRW.

Ganz wesentlich bei diesem Cluster ist, dass es aus einer universitären Gründung heraus in wenigen Jahren gelungen ist, Industrieproduktion mit entsprechenden Industriearbeitsplätzen mit unterschiedlichen Qualifikationsanforderungen in einer Zukunftsbranche zu schaffen.

3. Strategische Industriepolitik mit langem Atem statt tatenloses Hinnehmen entfesselter Globalisierung

Aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten sowohl von eGO Mobile AG wie auch der Streetscooter GmbH ist dieses Cluster ins seiner Entwicklung bedroht. Die Streetscooter GmbH wurde 2014 zu 100% von der Deutschen Post AG übernommen mit dem Ziel, das E-Lieferfahrzeug für den eigenen Bedarf zu produzieren. Dies gelang auch und die Fertigung konnte auf zuletzt 20.000 Fahrzeuge Pro Jahr ausgebaut werden. Nach mehreren Strategie- und Personalwechseln, Qualitätsproblemen aufgrund von Kapitalmangel sowie Rückschlägen bei der internationalen Expansion, nicht zuletzt auch in Folge der Corona-Krise, hat die Deutsche Post Anfang 2020 ihren Ausstieg aus dem Streetscooter-Projekt bekannt gegeben. Auf die bei der Ausweitung von einer Neuentwicklung hin zu einer industriellen Serienfertigung üblichen Skalierungsprobleme, wie sie zwischenzeitlich auch beim US-amerikanischen E-Fahrzeughersteller Tesla zu beobachten waren, reagiert die Deutsche Post mit betriebswirtschaftlicher kurzfristiger Risikominimierung. Damit gefährdet die Deutsche Post AG die zentrale Säule in dem E-Mobilitätscluster Aachen/Düren mit einem über Jahre aufgebauten Erfahrungs- und Kompetenzschatz sowie wesentlichen Elementen einer eigenen industriellen E-Fahrzeugproduktion. Dieser in entsprechenden Patenten und Mustern verbriefte Wissensschatz sowie den Entwicklungs- und Fertigungskapazitäten, die auch mit erheblichen öffentlichen Fördermitteln aufgebaut wurden (s. Kleine Anfrage 4031 der SPD Fraktion), droht nun die Abwicklung oder der Ausverkauf. Offenbar führt die Deutsche Post Verhandlungen mit einem chinesischen Investor, es droht die Verlagerung der Produktion nach China und der Verlust des Know-Hows. Mit einem mittelständischem Investor aus NRW konnte man sich seitens der Deutschen Post offenbar nicht einig werden. Dieser hat aber anhaltendes Interesse signalisiert.

Hier darf die Landespolitik nicht tatenlos zuschauen, wie der mit öffentlichen Mitteln und dem hohen Engagement von Gründern und Mitarbeitern aufgebaute Wissens- und Kapitalbestand einem Konkurrenten überlassen wird, der bei seiner Unternehmensstrategie weniger die Standortentwicklung in NRW, als vielmehr die Abschöpfung von Technologiewissen und möglicherweise eine Produktionsverlagerung in seinen Herkunftsmarkt in Asien im Blick hat.

Die eGO Mobile AG wurde 2015 u.a. von dem Streetscooter-Mitgründer Prof. Schuh von der RWTH Aachen ins Leben gerufen und hat sich zum Ziel gesetzt, einen preisgünstigen batterieelektrischen Kleinwagen auf den Markt zu bringen. Zwischenzeitliche Zulassungs- und Kapitalprobleme haben auch hier schon vor der Corona-Krise zu Schwierigkeiten geführt. Die Suche nach neuen Investoren zur Fortsetzung und Ausweitung der eigenen Entwicklung und Produktion kam nicht zuletzt auch durch die Corona-krise ins Stocken. Am 31.08.2020 wurde jedoch bekannt gegeben, dass nun der Investor nd Industrial Investments B.V., Teil der nd Group B.V., mit Sitz in den Niederlanden als Mehrheitsaktionär der neu gegründeten „Next.e.GO Mobile SE“ in dem Unternehmen einsteigt. Die Beschäftigten werden übernommen und nach einer Übergangsphase auch die Produktion wieder aufgenommen. Hier ist also zunächst der Fortbestand des Unternehmens gesichert. Eine erfolgreiche Markteinführung des von eGo entwickelten Fahrzeugs und der Ausbau auch weiterer, im Verbund des Clusters bereits angelaufener Projekte wie dem batterieelektrischen autonomen Kleinbus eMover wird eine aktive Unterstützung und Begleitung seitens der Region und des Landes erfordern.

Insbesondere die Hebung von Synergien vor allem in der räumlichen Nähe des Elektromobilitätsclusters ist eine wichtige Voraussetzung, um aus der zwischenzeitlichen Rettung des Unternehmens eine langfristige Erfolgsgeschichte verbunden mit guten Industriearbeitsplätzen am Standort Aachen zu machen.

Das alles zeigt: es braucht es eine aktive, gestaltende Industriepolitik, um die genannten Herausforderungen zu meistern. Dass NRW das technische und unternehmerische Potenzial dafür hat, zeigt die Entwicklung rund um das E-Mobilitätscluster in Aachen/Düren. Allerdings bedarf es -gerade in der wichtigen Phase der Ausweitung von Kleinserien auf die industrielle Fertigung entsprechende einer Industriepolitik mit langem Atem. Ansonsten, so formulierte es Streetscooter-Gründer Achim Kampker schon 2011, werde China im Bereich der Elektromobilität unseren bisherigen Technologievorsprung im Automobilsektor zunichtemachen und damit künftige Wertschöpfung und Arbeitsplätze an sich ziehen. Die Rettung der eGO Mobile durch einen Finanzinvestor bedeutet noch keine langfristige Stabilität. Auch die Situation bei Streetscooter ist nach wie vor prekär. Gespräche mit den Akteuren vor Ort haben einen erheblichen Mangel an Koordination und Kooperation in der Region aufgezeigt. Zur Stabilisierung und zur industriellen Skalierung der Produktion der innovativen E-Fahrzeuge aus diesem Cluster ist eine aktive Industriepolitik gefragt, zu der u.a. staatliche Unterstützung in Form von einem aktiven Clustermanagement, eine innovationsorientierte öffentliche Beschaffung bei Land und Kommunen, einen öffentlichen Beteiligungsfonds oder weitere Investitionshilfen gehören können.

Wir setzen auf die Stärken der nordrhein-westfälischen Wissenschaftlerin und Wissenschaftler, der hoch qualifizierten Beschäftigten, der kreativen Gründerinnen und Gründer sowie den industriellen Unternehmen in NRW. Ein solches Zusammenspiel muss aktiv gestaltet und koordiniert werden. Das Beispiel des Elektromobilitätsclusters Aachen/Düren zeigt, dass es der Förderung regionaler Cluster durch Politik und Sozialpartner bedarf, wenn wesentlich Zukunftschancen für die Wirtschaft in NRW nicht vertan werden sollen. So können die Arbeitsplätze und die Wertschöpfung und damit den Wohlstand von morgen entwickelt werden.

II. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

- die Unterstützung für Innovationen für neue nicht-fossile Antriebstechnologien in der Automobilwirtschaft eng mit den Beschäftigten und ihren Betriebsräten und der Gewerkschaft abzustimmen und voranzutreiben.
- Ein Clustermanagement für die Elektromobilität im Raum Aachen Düren zu schaffen, das die Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft, Wirtschaft, Beschäftigten und den Kommunen vor Ort koordiniert und Synergien ermöglicht.
- 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 einem Ausverkauf zu schützen und den nötigen langen Atem für einen mittelfristigen Markterfolg zu schaffen.

Thomas Kutschaty
Sarah Philipp
Frank Sundermann
Karl Schultheis

und Fraktion