

2 / 2019 „Der Markt ist noch nicht reif“ – sagt die deutsche Autoindustrie

„Der Markt ist noch nicht reif“ – sagt die deutsche Autoindustrie Klimawandel, CO₂-Flottenziele, Umstellung auf die WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure, das aktuelle Verfahren zur Verbrauchsmessung), Diesel-Gate, drohende Fahrverbote... Die Automobilindustrie kämpft zurzeit an so vielen Fronten gleichzeitig wie selten zuvor. Während manche Probleme hausgemacht sind, ergeben sich andere aus dem konsensualen Verständnis für eine schadstoffärmere Zukunft – sowohl hinsichtlich gesundheits- als auch klimaschädlicher Emissionen.

So ambitioniert und herausfordernd nun manche die neuen Grenzwerte bewerten, der Weg war deutlich vorgezeichnet und für die Akteure der Branche frühzeitig erkennbar. Umso erstaunlicher, wie mancher Branchenprimus darauf reagiert hat oder auch jetzt noch agiert. Aber die dicken, spritschluckenden SUV verkaufen sich doch noch ach so gut und sind die Lieblinge der Kunden und Aktionäre gleichermaßen. Doch gerade letztere haben im zurückliegenden Jahr gemerkt, dass ein „weiter so“ nicht funktionieren kann, denn der Aktienkurs ist immer eine Wette auf die Zukunft und spiegelt die Erwartungen der zukünftigen Wert- und Gewinnerwartung wider. Während Tesla zu neuen Höhenflügen ansetzte und so manchen „etablierten“ OEM übertrumpft hat, haben Daimler und Co. hohe zweistellige Verluste erlitten. Es wird Zeit, in die Zukunft, also in die Elektromobilität mit Batterie und Brennstoffzelle zu investieren.

Asiatische Hersteller haben die Zeichen der Zeit erkannt und bieten erste Kleinserien sowohl von Batterie- als auch von Brennstoffzellen-Fahrzeugen (FCEV) für jedermann an. Die Pläne für den Hochlauf zu einer Serienfertigung von FCEV in den nächsten Jahren sind ausgearbeitet und auch bereits kommuniziert. Und die deutschen Hersteller? Nun ja, „der Markt ist noch nicht reif“. So hört man es dieser Tage von den deutschen OEM. Deshalb sei es zu früh, Brennstoffzellenfahrzeuge kommerziell anzubieten. Offensichtlich genügt es im Moment aus ihrer Sicht, homöopathische Stückzahlen in Manufaktur extern fertigen zu lassen und diese an handverlesene Kunden der öffentlichen Hand oder an Akteure der Wasserstoff-Community zu vermieten. Selbst von der Technologie begeisterte Oberbürgermeister deutscher Großstädte ergattern statt eines Fahrzeugs nur einen mittelmäßigen Platz auf der seitenlangen Warteliste. Die Konsequenz: der städtische Fuhrpark umfasst auf einmal japanische und koreanische Fahrzeuge. Ähnlich sieht es in vielen Fuhrparks deutscher oder europäischer Unternehmen aus, die aus „Corporate Social Responsibility“ oder anderen strategischen Gründen frühzeitig ihre Dieselflotte gegen langstreckentaugliche Elektrofahrzeuge tauschen möchten. Das Problem besteht allerdings darin, dass auf mittlere Sicht keiner der deutschen OEM lieferfähig ist. Aber der Markt ist ja noch nicht reif...

Wohl auch nicht in einem nördlichen Nicht-EU-Staat, der bereits heute über eine alltagstaugliche Wasserstoff- Infrastruktur verfügt. Von dort reiste kürzlich eine Delegation mit dem Ziel an, Kooperationen abzuschließen, um brennstoffzellenbetriebene Fahrzeuge zu Lande und zu Wasser zu betreiben. So sollten u. a. zwei deutsche OEM besucht werden. Während der eine die Delegation erst gar nicht empfangt, passte dem anderen der geäußerte Wunsch nach 4.000 (!) Brennstoffzellen-PKW nicht ins Konzept – denn der Markt ist noch nicht reif... Und außerdem werden aktuell sowieso nur zwei Zielmärkte adressiert.



Es ist schon erstaunlich und erschreckend zugleich: Der Zielwert für die Flottenemission für das Jahr 2030 von 60 g CO₂/km wird als unrealistisch und übertrieben stigmatisiert, wobei er noch nicht einmal die sektorspezifischen Vorgaben für den Transportsektor im Klimaschutzplan 2050 der Regierung erfüllen würde – gleichzeitig hält man aber krampfhaft an der alten Technologie fest und verzögert die Einführung der als Lösung geeigneten Brennstoffzellentechnologie. Glaubt man wirklich daran, mit der Batterietechnologie alle Herausforderungen gelöst zu bekommen? Dabei werden bereits jetzt Zweifel an diesem Allmachtsanspruch laut, sowohl aus technologischer Sicht, aus Gründen der Rohstoffversorgung, als auch aufgrund drohender Arbeitsplatzverluste durch wegfallende Wertschöpfung. Auch der Vorsitzende der Wirtschaftsweisen, Christoph Schmidt, weist in der FAS auf die Gefahren hin: „Die aktuelle Herausforderung, sich auf die künftige dekarbonisierte Welt einzustellen, ist groß. Das kann die deutsche Autoindustrie bestimmt schaffen, wenn sie jetzt viel investiert und dies richtig macht. Aber es kann auch passieren, dass man so einen Wettlauf verliert. Da sollten wir in Deutschland nicht zu selbstbewusst sein.“ Nur scheint es so, dass dieses Selbstbewusstsein in mancher Chefetage aktuell noch sehr ausgeprägt ist.

Ja, die Investitionen, die getätigt werden müssen, sind gewaltig. Und mit jedem in Manufaktur gefertigten FCEV wird kein Geld verdient – allerdings muss jeder OEM, der diese Technologie zukünftig in seinem Portfolio haben möchte, dieses Tal der Tränen durchschreiten. Die Frage ist nur, ob früher oder später. Und je früher man größere Stückzahlen erreicht, umso eher können Skaleneffekte zu Kostensenkungen führen – und umso eher kann wieder die Markt- und Technologieführerschaft erreicht werden. Doch diese findet sich wohl leider nur noch im Slogan mancher OEMs. Mit dem Forschungs- und Entwicklungsvorhaben Autostack Industrie sind wir technologisch und marktvorbereitend auf einem exzellenten Pfad. Sobald die Stack- und Fertigungstechnologie Anfang 2021 verfügbar ist, müsste umgehend die Fertigung der mindestens 30.000 FCEV/a gestartet werden. Passiert dies nicht, sondern steigt man, wie von Daimler anlässlich der EVS 30 im Oktober 2017 kommuniziert, erst nach erfolgter batterieelektrischer Antriebsstrang-Umstellung in die BZ-Fertigung ein, wird dies zu spät sein. Denn dann wird Hyundai bereits 130.000 FCEV/a fertigen – und alle großen chinesischen Auto-OEMs werden am Ende von „Made in China 2025“ mit für den Weltmarkt entwickelten FCEV und Fertigungsvolumina von jeweils >30.000/a in die Kommerzialisierung eingestiegen sein.

Es bleibt nur auf die rechtzeitige Erkenntnis zu hoffen, dass weder mit der tradierten Verbrennungskraftmaschine noch mit der Lithium-Ionen-Batterie allein die (gesellschafts-) politischen Herausforderungen und die Ansprüche der Kunden erfüllt werden können. Der Wettlauf hat begonnen, und unser Rückstand beträgt bereits mehr als eine Nasenlänge. Auch im Nutzfahrzeugsektor wurden nun ambitionierte und technisch herausfordernde Flottengrenzwerte beschlossen, doch dazu demnächst mehr, denn noch ist der Markt nicht reif... meint zumindest die deutsche Industrie und tut dafür auch alles, was in Ihren Händen liegt. Wer kauft schon ein Produkt, welches nicht im Schaufenster steht und beworben wird. Jeder, der behauptet, dass die Nachfrage nur durch den Kunden entsteht, widerspricht der gesamten Werbelehre, und für die Werbung gibt die deutsche Industrie bekanntlich Milliarden jährlich aus. Warum nur?

Der DWV ist sich sicher, dass der Markt reif ist – man muss nur innovative Brennstoffzellenfahrzeuge anbieten und beim Kunden bewerben. Diese werden FCEV viel lieber kaufen als einen Verbrenner, mit dem man ab 2025 eventuell nicht mehr in europäische Großstädte fahren darf. ms

