

## „Autoindustrie der Zukunft bricht weg“ – Europa verliert den Kampf ums E-Auto

Welt, 06.06.2024, Daniel Zwick

[https://www.welt.de/wirtschaft/plus251876212/Abzug-von-Investitionen-Autoindustrie-der-Zukunft-bricht-weg-Europa-verliert-den-Kampf-ums-E-Auto.html?sc\\_src=email\\_6004388&sc\\_lid=596427781&sc\\_uid=9b9AoAfTYB&sc\\_lid=5563&sc\\_cid=6004388&cid=email.crm.lc.eg.wp.nl.nl.em.wirtschaft.6004388&sc\\_eh=94c824e22aa172ca1](https://www.welt.de/wirtschaft/plus251876212/Abzug-von-Investitionen-Autoindustrie-der-Zukunft-bricht-weg-Europa-verliert-den-Kampf-ums-E-Auto.html?sc_src=email_6004388&sc_lid=596427781&sc_uid=9b9AoAfTYB&sc_lid=5563&sc_cid=6004388&cid=email.crm.lc.eg.wp.nl.nl.em.wirtschaft.6004388&sc_eh=94c824e22aa172ca1)

Die Elektromobilität gilt als Zukunft der Autobranche. Doch bei den Investitionen für E-Autos fällt Europa gegenüber den USA zurück. In Deutschland werden immer mehr Projekte gestoppt. Experten sehen die Schuld bei der Politik, die Verbrenner-Hoffnung schürt.

Sie war eines der ersten Leuchtturm-Projekte der Elektromobilität in Deutschland: die Batteriefabrik in Kaiserslautern. Auf dem Gelände des alten Opel-Motorenwerks sollte binnen weniger Jahre eine große Zellproduktion für die Autos der Zukunft entstehen.

Der damalige Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) überreichte im September 2021 den Förderbescheid. Er hatte das Projekt bei der EU als strategisch wichtig durchgesetzt und 437 Millionen Euro Steuergeld als Subventionen dafür organisiert. Das Gemeinschaftsunternehmen ACC, getragen von Stellantis (Peugeot, Fiat, Opel), Mercedes-Benz und dem Energieriesen Total, wollte 2023 mit dem Bau beginnen.

Doch nun ist es wieder unsicher, ob die Fabrik überhaupt gebaut wird. ACC hat dem Projekt eine „Pause“ verordnet. Bis Ende des Jahres soll entschieden werden, wie es weitergeht.

Die Autoindustrie in Europa bremst ihre Investitionen in die Elektromobilität. Das zeigt nicht nur das Beispiel ACC. Auch andere Unternehmen aus der Branche haben bereits angekündigt, lang geplante Fabriken jetzt doch nicht bauen zu wollen.

In einer skeptischen Stimmung gegenüber der Elektromobilität, befeuert durch den Europawahlkampf, scheint sich ein Trend fortzusetzen, der den Industriestandort bedroht: Die Investitionen in Elektroautos verlagern sich aus Europa in die USA.

Diese Entwicklung beschreibt die Brüsseler Lobbyorganisation Transport & Environment (T&E) in einer neuen Untersuchung. Demnach wurden im vergangenen Jahr in Europa 42 Milliarden Euro in den Sektor investiert, in Nordamerika dagegen 58 Milliarden Euro.

### *Mehr E-Auto-Investitionen in Nordamerika*

Auch für die vergangenen drei Jahre zählt T&E deutlich mehr angekündigte Investitionen in E-Autos, Batterieproduktion und Ladeinfrastruktur in Nordamerika als in Europa. Der Wert der Projekte summiert sich auf der anderen Seite des Atlantiks auf 97 Milliarden Euro, während es in Europa nur 70 Milliarden Euro waren. China liegt mit 51 Milliarden Euro deutlich dahinter, verfügt aber bereits über eine deutlich

größere E-Auto-Industrie – von der Rohstoffförderung über die Produktion bis hin zu den Ladesäulen.

Eine wesentliche Ursache für die Verlagerung ist der Inflation Reduction Act von US-Präsident Joe Biden, aus dem die neue Industrie mit Milliardensummen gefördert wird. Als Reaktion darauf hatte etwa Volkswagen den ursprünglichen Plan, vier eigene Batteriefabriken in Europa zu errichten, auf Eis gelegt und mit dem Bau eines großen Werks in Kanada begonnen.

In Europa baut VW nun erst einmal zwei Batteriewerke. Innerhalb Europas führt Großbritannien der Auswertung zufolge bei den geplanten Investitionen mit einem Volumen von 26 Milliarden Euro, gefolgt von Deutschland (13 Milliarden Euro) und in Spanien (zehn Milliarden Euro).

Doch diese Zahlen könnten sich noch verringern. Denn jetzt schlägt sich die Verunsicherung über den politischen Kurs in Europa in den Plänen der Industrie nieder. „Uns bricht die Elektromobilität und damit die Autoindustrie der Zukunft zusammen“, warnt der Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer.

„Der Grund sind nicht die Autobauer, sondern die Politiker. Mit ihrem Hin und Her und der unseligen Diskussion um das Verbrennerverbot zerstören sie den Aufbau der E-Mobilität. Sie sind dabei, die Arbeitsplätze der Zukunft nach China zu verlagern.“

Eigentlich hatten sich Politik und Autoindustrie auf den Pfad hin zur Elektromobilität festgelegt. Praktisch alle Experten sind davon überzeugt, dass nur durch den Umstieg auf E-Autos das Ziel erreicht werden kann, Europa bis 2045 klimaneutral zu machen. Das gilt umso mehr für die Zwischenziele bis 2030 und 2035.

#### *Verbrenner-Aus als Wahlkampfthema*

Trotzdem ist das Verbrennerverbot derzeit ein Thema im Wahlkampf zum EU-Parlament. „Die FDP will das Verbrenner-Aus mit Scheinlösungen wie E-Fuels verwässern und zuletzt ist auch Friedrich Merz mit populistischer Rhetorik in die Debatte eingestiegen – statt eigene Visionen für unsere Automobilindustrie und unser Klima zu präsentieren“, kritisiert Sebastian Bock, Geschäftsführer von T&E Deutschland.

Da in China und den USA mit Milliarden-Investitionen klar auf E-Mobilität gesetzt werde, müsse man nun „alles dafür tun, dass Deutschland auch in Zukunft zu den führenden Standorten der Autoindustrie zählt“, sagt Bock. „Dafür braucht unsere Industrie Planungssicherheit von der Politik.“ Aus Sicht von T&E sind die Elektrifizierungsziele für die Autohersteller zu schwach, der Druck also zu gering, in Europa mehr für den Aufbau der E-Mobilität zu tun.

Tatsächlich sieht die Regulierung, wie sie EU-Parlament und Mitgliedstaaten beschlossen haben, nur drei Schritte bis hin zum Verbrennerverbot vor: Im kommenden Jahr sinken die Emissionsziele für die Autohersteller auf 94 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer im Durchschnitt aller verkauften Neuwagen. Der nächste Schritt, auf 50 Gramm, folgt dann erst 2030, bevor 2035 das Flottenziel auf null Gramm gesetzt wird – was nur mit Elektroantrieben erreichbar ist.

Die Absenkung im kommenden Jahr wird Hersteller wie Volkswagen unter Druck setzen, mehr E-Autos und Plug-in-Hybride zu verkaufen – die mit null, beziehungsweise 50 Gramm angerechnet werden. Und weniger schwere SUV. VW-Chef Oliver Blume forderte noch im Frühjahr, das 2025er-Ziel zu lockern. Das Verbrennerverbot 2035 stellt er allerdings nicht infrage.

Anders sieht das der BMW-Chef Oliver Zipse, der nicht nur das Aus für den Verbrenner kritisch sieht, sondern sich auch einen kontinuierlichen Übergang wünscht. Jährlich sinkende Grenzwerte hält er für sinnvoller als die drei Schritte bis null.

### *Einbrüche beim E-Auto-Verkauf*

Dass Industrie und Politik auf diesem Weg vergessen haben, die Autofahrer mitzunehmen, ist offensichtlich. In Deutschland lag der Anteil reiner E-Autos an den Neuzulassungen im Mai nach Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts bei nur noch 12,6 Prozent. Gegenüber dem Vorjahr wurden 30 Prozent weniger E-Autos verkauft, Benziner und Diesel legten dagegen zu.

Die Hersteller sind von den Einbrüchen unterschiedlich betroffen, wie Zahlen von Autovista zeigen. So sank der E-Auto-Absatz von Volkswagen in Europa im ersten Quartal um 19 Prozent gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres, bei Tesla betrug der Rückgang acht Prozent. BMW konnte seine Elektro-Verkäufe dagegen um 43 Prozent steigern und lag europaweit auf Platz vier hinter dem Massenhersteller Stellantis.

Die unsicheren Aussichten beim E-Auto-Verkauf haben nun konkrete Folgen. Während ACC noch prüft, was aus den geplanten Batteriefabriken in Deutschland und Italien werden soll, haben andere schon entschieden. So hat der chinesische Hersteller SVolt den Bau einer in Brandenburg geplanten Batteriefabrik abgesagt. Von zwei vorgesehenen Standorten im Saarland wird jetzt wohl nur an einem eine Produktion aufgebaut.

Am anderen wehrt sich eine Bürgerinitiative gegen den Bau der Batteriezellfabrik. Die Speicher, die SVolt beispielsweise an Stellantis verkauft, wird das Unternehmen auf absehbare Zeit weiter aus China liefern müssen.