



Autojahr 2020/2021

Die Automobilbranche hat als Hauptabnehmer von Gussprodukten großen Einfluss auf die Gießerei-Industrie.

Wo Deutschlands Autobranche steht

In der Diskussion um die Auswirkungen der Themen Klima, CO₂ und Energiekosten darf auch der Fahrzeugbau nicht fehlen: Die Branche ist Hauptabnehmer von Gussprodukten, an ihr hängt daher auch die Gießerei-Industrie. Welche Trends lassen sich identifizieren? Wie lief das abgelaufene Jahr 2020? Und wie wird es weitergehen?

VON HEIKO LICKFETT, MARTIN VOGT,
DÜSSELDORF

Natürlich wird das Jahr 2020 in erster Linie als Jahr der Corona-Krise im kollektiven Gedächtnis bleiben. Aber auch als Jahr, das als gewisse Zäsur für die Automobilindustrie angesehen werden kann. Das lässt sich an zwei Punkten festmachen: In der ersten Frühjahrswelle der Coronakrise ging die deutsche Automobilindustrie in den Produktionsstillstand. Verantwortlich dafür war offiziell die Unterbrechung der Lieferketten, auch bedingt durch die Grenzschließungen im EU-Raum. Hinter vorgehalte-

ner Hand kolportiert indes mancher Intimus, die Schließung sei den OEMs nicht so unrecht gekommen.

Dann passierte im Herbst 2020 etwas, was man als endgültigen Beleg der Zeitenwende ansehen muss: In ihr Konjunkturpaket hatte die Bundesregierung die Förderung von reinen E-Fahrzeugen sowie Hybridmodellen aufgenommen – und damit Verbrenner-Modelle explizit ausgeschlossen. Was aus dem Bemühen heraus, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren folgerichtig erscheint und insofern auch unspektakulär, ist im historischen Längsschnitt indes eine Zäsur: Die Bundesrepublik und ihre Automobilindustrie – das

war für Jahrzehnte ein Duo, zwischen das kein Blatt passte. Die Erfolgsgeschichte verlief parallel. Deutschland stieg aus den Kriegstrümmern zum Wirtschaftswunderland auf und mit ihm die Autobauer, die sich zu erfolgreichen Exporteuren in die Weltmärkte entwickelten. Und zuverlässig die erforderlichen Gussprodukte nachfragten.

Bruch zwischen Politik und Autoindustrie

In der Krise 2008/2009 hatte dieses Junktum zwischen Politik und Industrie noch gut funktioniert – die milliarden-

schwere „Abwrackprämie“ spülte auch Geld in die Kassen der deutschen Autobauer. Jetzt, elf Jahre später, scheint die Beziehung ernsthaft gestört, geradezu zerrüttet vom Dieselskandal, abzulesen im „Nein“ der Politik zur Verbrenner-Förderung. Betont sei, dass sich der Bundesverband der Deutschen Gießerei-Industrie (BDG) im Rahmen seiner Möglichkeiten – auch im Verbändenetzwerk ArGeZ – für eine neutrale und technologieoffene Förderung eingesetzt hat, die im Sinne der Mitgliedsunternehmen auch das Mittel der Stunde gewesen wäre. Die Politik hat anders entschieden. Der VDA hat natürlich längst erkannt, wie sehr das gesamte Thema in die Defensive geraten ist – und steuert inzwischen erkennbar gegen (siehe auch das Interview mit Dr. Lutz Meyer im Anschluss).

Nachfolgend skizzieren wir die längerfristige Entwicklung sowie den Status quo bei den großen deutschen Herstellern und ordnen in einem weiteren Beitrag die künftige Euro-7-Norm ein. So viel vorab: Die politischen Entscheidungen des laufenden Jahres lösen den Trend weg vom Verbrenner nicht aus, sie verstärken ihn allerdings. Und damit die inhaltliche wie zeitliche Anforderung an den Wandlungsprozess in der deutschen Gießerei-Industrie, die sich auf stetig sinkende Nachfrage ihrer Kunden an Verbrenner-Komponenten einstellen muss. Zudem verlagert die Industrie Entwicklung und Produktion weiterhin ins Ausland.

Wirtschaftlicher Rückblick auf 2020: ein sehr wechselhaftes Autojahr

Werfen wir noch mal einen Blick in die Vergangenheit vor 2020. Das laufende Jahr hat für alle Protagonisten im Bereich Straßenfahrzeugbau – Hersteller (OEMs) wie Zulieferer – teils im Wochenrhythmus geänderte Rahmenbedingungen gebracht. Was nur teilweise mit Corona im Zusammenhang steht, denn sehr wesentlich wurden die politischen Leitplanken verschoben und enger gesetzt. Um dies einzuordnen, muss die Analyse allerdings deutlich vor dem Jahr 2020 ansetzen. Der volkswirtschaftlich geprägte Blick erkennt schon seit Mitte der 2010er-Jahre spürbare Verlagerungen von Produktionskapazitäten aus Deutschland heraus, teils auch aus der EU heraus. Dies geschieht bei Investitionsentscheidungen meist mit dem Argument, „die Produktion müsse eben dem Kundenmarkt folgen“. Zudem ist es sicher kein Zufall, dass in der Folge (oder Konsequenz?) der Verabschiedung des Pariser Klimaschutzabkommens im Jahr 2015 der Peak bei der innerdeut-



schon Pkw-Fertigung in Sicht war. Der national festgelegte Klimaschutzbeitrag (NDC) der EU im Rahmen dieses Pariser Übereinkommens zielt darauf ab, die Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 40 % zu reduzieren. Er ist eingebettet in den umfassenderen EU-Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030.

Oft wird, um das Jahr 2020 einordnen zu können, das „gute Jahr 2018“ herangezogen. Auch der BDG nimmt dieses Jahr als Bezugsgröße in seinen „Corona-Umfragen“. Dass dies zurecht so gehandhabt wird, wird bei der Gegenüberstellung der monatlichen Fertigung von Pkw schnell deutlich. Das Jahr 2019 fiel für den Fahrzeugbau schon extrem schwach aus. Damit waren entsprechend auch die zuliefernden Gießereien betroffen. Lediglich ein Monat konnte 2019 in der Pkw-Produktion das Vorjahresniveau überschreiten. Berücksichtigt man, dass die OEMs in 2019 noch die Chance hatten, ohne Rücksicht auf eine E-Quote bzw. ab 2020 gültige verschärfte Flottengrenzwerte für Emissionen die margenträchtigen SUV-Volumenmodelle auf den Markt zu werfen, wird die konjunkturelle Schwäche noch deutlicher.

Was ist nun 2020 passiert? Sicherlich hat die Corona-Pandemie ihren Teil dazu beigetragen, dass die Pkw-Fertigung für das Gesamtjahr mit minus 25 % auf das tiefste Niveau seit 45 Jahren abgerutscht ist. Dies betrifft die innerdeutsche Fertigung. Gleichzeitig werden für die Produk-

Durch die Pläne der EU steigt das Risiko für die Verlagerung von industriellen Produktionskapazitäten ins Ausland.

tion deutscher OEMs an Auslandsstandorten deutlich entspanntere Minusraten um 10 % kalkuliert. Spürbar werden die Auswirkungen der eingangs erwähnten Produktionsverlagerungen auch am Exportanteil der Binnenfertigung, der kontinuierlich sinkt.

Dies sind mehr als deutliche Alarmsignale für den Industriestandort Deutschland bzw. der EU, denn über diesen Daten schwebt zusätzlich der Green Deal der EU-Kommission: Die Kommission will das EU-Ziel bei der Verminderung der Treibhausgase auf mindestens 50 % anheben und 55 % anstreben (gegenüber 1990). Das Konzept, Ende 2019 verkündet, hat das Ziel, bis 2050 in der Europäischen Union die Netto-Emissionen von Treibhausgasen auf null zu reduzieren und somit als erster Kontinent klimaneutral zu werden. Mit diesen beschleunigten Plänen zieht Brüssel die Daumenschrauben für die Industrie deutlich an. Andererseits steigt damit das Carbon-Leakage-Risiko, also die Gefahr der Verlagerung von industriellen Produktionskapazitäten ins Ausland außerhalb der EU. Regelungen, dies über eine Border-Adjustment-Regelung aufzufangen, stecken planungstechnisch in den Kinderschuhen. Sie sind nicht zeitnah umzusetzen, da sie womöglich WTO-Regeln widersprechen und grundsätzlich als Handelsbarrieren aufgefasst

werden könnten, mit entsprechenden Gegenreaktionen.

Um auf diese mehr als ambitionierten Ziele aufzusatteln, hat Deutschland national zusätzliche engere Leitplanken gesetzt. Ein Beispiel ist das Brennstoffemissionshandlungsgesetz (BEHG). Zum BEHG und den Folgen finden Sie die Erläuterungen des BDG-Energierreferenten Dr. Christian Schimanski in Ausgabe 1/2021 der GIESSEREI.

Reaktionen der OEMs

Wie reagieren die OEMs auf das Pariser Abkommen, die verschärften Flottengrenzwerte sowie die politisch auf nationaler, aber auch auf EU-Ebene verordnete Mobilitätswende hin zum reinen Elektro-Pkw? Betrachten wir beispielhaft die „großen Drei“:

> Der BMW-Konzern stellt sein Produktionsnetzwerk neu auf. Bis 2024 soll die Fertigung von Diesel- und Verbrennungsmotoren aus dem Stammwerk München abgezogen werden. Große Motoren werden auf das britische Werk Hams Hall verlagert, die kleineren Antriebe werden künftig komplett im österreichischen Steyr gebaut. BMW will in Europa bis 2025 jedes dritte Auto mit Hybrid- oder Elektroantrieb ausliefern. Die Konsequenz ist, dass sich mit immer kleineren Stückzahlen drei Werke für Verbrennungsmotoren in Europa nicht mehr auslasten lassen. Als Kompromiss muss der Ansatz gesehen werden, dass ab 2022 an den deutschen Standorten Verbrenner und Elektroantriebe auf dem gleichen Band parallel laufen sollen. China gewinnt spürbar an Bedeutung, auch vor dem Hintergrund der neuen Freihandelszone RCEP. Dies ist auch deswegen wert beobachtet zu werden, da China die Förderung der E-Mobilität herunterfährt und u. a. mehr auf die Brennstoffzelle fokussiert.

> Daimler reagiert auch, nur aufgrund der Shareholder-Verhältnisse differenzierter. Bis 2030 soll schon mehr als die Hälfte des Pkw-Absatzes aus Plug-in-Hybriden oder rein elektrischen Fahrzeugen bestehen. Bis 2039 wird eine klimaneutrale Neuwagen-Pkw-Flotte angestrebt. Die Fertigung von Verbrennungsmotoren wird nach China verlagert. Die Fertigung in China übernimmt Geely mit seinen regionalen Kostenstrukturen. In Europa könnte zwar Mercedes die Produktion selbst übernehmen. Dies steht realistisch gesehen aber in den Sternen. Die beiden Fahrzeughersteller werden ab 2024 gemeinsam Hunderttausende von Ottomotoren pro Jahr produzieren. Die Entwicklungshöhe für diese Aggregate (Hybridmoto-



ren), die neben Benzin auch mit E-Fuels oder grünem Wasserstoff betrieben werden können, liegt bei Daimler. Gänzlich abschreiben wollen Daimler und Geely den Verbrennungsmotor anscheinend nicht. Dies könnte zu der schon erwähnten Förderstrategie der chinesischen Regierung passen, sich alle technischen Optionen zu erhalten. Geplant sind signifikante Skaleneffekte der beiden Unternehmen u. a. auch im Einkauf. Dies dürfte entsprechende Konsequenzen auch auf Zuliefererebene und damit für Gießereien haben.

> Nachdem jahrelang ein Werk für Pkw mit Verbrennungsmotoren in der Türkei geplant war, ist VW aufgrund der politischen Lage umgeschwenkt. Die ursprüngliche Ausrichtung war, diese Fahrzeuge dann in die EU zu liefern, während die deutschen Werke kompromisslos auf E-Mobilität umgerüstet werden. Jetzt wird massiv in das Werk Bratislava/Slowakei investiert. Insgesamt fließen eine Milliarde Euro in den Ausbau. Die Verlagerung wird 2023 über die Bühne gehen. VW hat sich deutlicher als andere OEM für die Konzentration auf E-Fahrzeuge entschieden.

Zusammenfassend drängt sich der Eindruck auf, dass die Kompetenz für Verbrennungsmotorentechnik endgültig ins Ausland abgegeben wird. Die Gießereien, welche nicht die Investitionsspielräume haben, den Standortentscheidungen der OEMs zu folgen, müssen ihr Geschäftsmodell teils komplett neu erfinden oder stehen in kürzester Frist mit dem Rücken zur Wand. Teils müssen sich auch Maschinenbaugießereien gedanklich neu sortieren. Dies wird exemplarisch dargelegt am Beispiel des Werk-

Das Konjunkturpaket fördert nur reine E-Fahrzeuge oder Hybridmodelle, Verbrenner sind ausgeschlossen.

zeugmaschinenbaus (ebenfalls in dieser Ausgabe).

Der Wechsel auf die Elektromobilität scheint mit den Pariser Klimabeschlüssen und dem festen Willen der EU zur Klimaneutralität unumkehrbar. Es stellt sich angesichts der Halbwertszeit politischer Beschlüsse aber gerade bei einem Herzstück der deutschen Volkswirtschaft die Frage, ob Industrie noch erwünscht ist bzw. wenn ja, welche Art von Industrie? Die mittelständische Zuliefererebene muss Investitionsentscheidungen treffen, welche Konsequenzen nicht nur für eine Dekade haben. Die Politik ist hier gefordert, ein stabiles Entscheidungsumfeld zu schaffen, Investitionen zu unterstützen und nicht Rahmenbedingungen im Rhythmus von halben Legislaturperioden zu verschärfen. Gerade die Gießerei-Industrie teilt die politischen Grundlinien CO₂-Minderung und Nachhaltigkeitsaspekte voll und ganz. Sie muss nur die Chance haben, ihren Teil durch Langfristinvestitionen dazu beitragen zu können. Eine Verlagerung ins Ausland bzw. der Komponentenbezug aus Regionen mit deutlich schlechterem CO₂-Footprint nützt dem Klima überhaupt nichts.

Wie geht es in den nächsten Jahren unter den gegebenen Rahmenbedingungen weiter? Hier liefert das Prognose-Szenario von Dr. Heinz-Jürgen Büchner, IKB, im weiteren Verlauf dieser Ausgabe einen Ausblick über das Jahr 2021 hinaus.

Heiko Lickfett, Bereichsleiter Wirtschaft, Martin Vogt, Leiter Kommunikation, BDG