

DER WANDEL WIRD BE- SCHLEUNIGT

Der Wandel weg vom Verbrenner und hin zur Elektromobilität schreitet unaufhaltsam fort und bedingt einen massiven Wandel in den Produktionsnetzwerken der Hersteller: Montagelinien werden umgebaut, Komponentenfertigungen werden obsolet oder neu strukturiert. Laut VDA Präsidentin Hildegard Müller sind dafür seitens der Hersteller rund 50 Milliarden EUR für neue Antriebe und weitere 25 Milliarden EUR für die Digitalisierung bis zum Jahr 2024 geplant.

AUSRICHTUNG DER OEMS FÜR DIE ZUKUNFT

Die OEMs machen ihre Werke zukunftsfähig

Aktuell und mittelfristig müssen die Automobilhersteller neben klassischen Verbrennermodellen auch vermehrt Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride anbieten, um zum einen die CO₂-Vorgaben zu erreichen und zum anderen die Elektromobilität zu finanzieren. So müssen einige OEMs Werke so flexibel gestaltet, dass reine Elektrofahrzeuge mit klassischen Verbrennern und Plug-in-Hybriden auf einer Linie gefertigt werden.

Lediglich Volkswagen kommt auf ein ausreichend hohes Volumen, um mit Zwickau, Dresden und Brüssel an drei Standorten ausschließlich Batteriefahrzeuge mit dafür optimierten Abläufen fertigen zu können. Zielsetzung des Konzerns ist, bis 2030 den Anteil reiner E-Autos in Europa von zuvor geplanten 35% auf 70% des Absatzes zu verdoppeln sowie in den USA und China auf 50% zu steigern.

BMW plant Ähnliches: Bereits 2022 soll in München, Leipzig, Regensburg und Dingolfing jeweils mindestens ein elektrisch angetriebenes Modell parallel auf dem gleichen Band wie der Verbrenner gebaut werden. Schließlich soll in 2024 in München die Verbrennerfertigung eingestellt und stattdessen eine neue Montage für Modelle mit einer speziellen E-Auto-Architektur installiert werden. Die Aggregateproduktion wird im österreichischen Steyr und im britischen Werk Hams Hall konzentriert. Mit dieser Strategie wollen die Münchner bis Ende 2025 rund zwei Millionen Elektrofahrzeuge ausgeliefert haben, was einer Verzehnfachung im Vergleich zu 2020 entspricht. Ab 2030 soll jeder zweite weltweit verkaufte BMW vollelektrisch sein.

Während in den Fahrzeugwerken die Investitionen steigen, sieht es in der Komponentenfertigung anders aus. Einen E-Antriebsstrang inklusive Batterie herzustellen, ist wesentlich weniger aufwändig als bei Verbrennerfahrzeugen. Natürlich kommen neue E-Komponenten oder Arbeitsschritte dazu, doch diese werden oftmals von den Herstellern selbst gefertigt, was die Zulieferbranche zunehmend unter Druck setzt. Bei Volkswagen etwa kommen neben beispielsweise konventionellen Komponenten wie Fahrwerksteilen oder Lenkungen mehr E-Komponenten, wie Rotor und Stator, E-Motor oder Batteriesysteme dazu. Beim ID.4 hat Volkswagen gemäß Konzernangaben den eigenen Wertschöpfungsanteil auf rund 40% gesteigert, was etwa zehn Prozentpunkte über den konventionell angetriebenen Fahrzeugen liegt.

Daimlers Ziel, dass 2030 Plug-in-Hybride und vollelektrische Fahrzeuge mehr als die Hälfte des Absatzes ausmachen, will das Unternehmen zum großen Teil mit einem selbst produzierten Antriebsstrang und selbst montierter Batterie erreichen. Das Werk Untertürkheim soll Produktionsstandort des elektrischen Antriebsstrangs werden. Das Werk Berlin übernimmt künftig die Montage eines elektrischen Antriebsmoduls für Elektrofahrzeuge. In Hamburg werden bereits elektrische Hinterachsen und Leichtbauteile für das E-Modell EQC produziert. Batteriefertigungen betreibt und plant der Konzern an zahlreichen deutschen Standorten.

Ein anderes Beispiel ist Ford. Nach der Ankündigung ab 2030 nur noch E-PKWs in Europa zu verkaufen, will der Konzern das Kölner Werk für gut 820 Millionen EUR umbauen. In zwei Jahren soll das erste, rein elektrische Massenmodell von Ford in Europa vom Band laufen.

So erreichen Sie uns

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6
66119 Saarbrücken
+49 (0)681 / 9 54 13-0
info@info-institut.de
www.info-institut.de

Referenzen:

Automobilwoche 2021
H2.live 2021
Handelsblatt 2020/ 2021
Spiegel 2021
Süddeutsche 2021
Tagesschau 2021
Top energy news 2021
Zeit 2020
Volkswagen 2021

Impressum

V.i.S.d.P.:

Sven Kischewski
Geschäftsführer

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6
66119 Saarbrücken

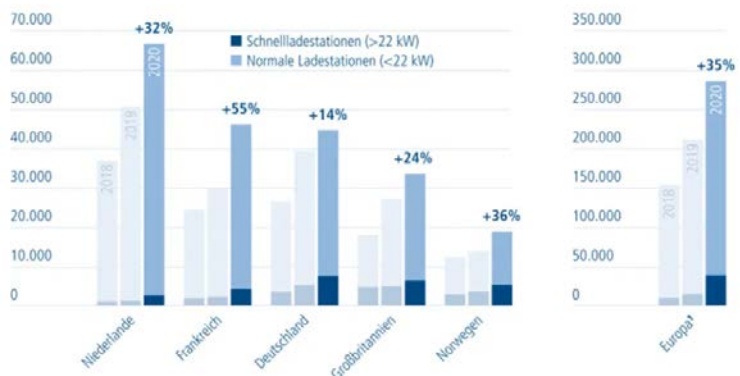
Klar ist, dass Volkswagen nach einer in 2019 beschlossenen Kooperation in Sachen Elektromobilität, am Kölner E-Auto mitverdienen wird. Demnach wird Ford zumindest am Anfang den kompletten Baukasten (MEB) für kleine Elektroautos, also Unterböden und Batterie, von Volkswagen beziehen. Ob Ford künftig mehr Komponenten selbst fertigen wird, ist noch unklar.

Auch andere Hersteller setzen ihren Fokus auf die Elektromobilität: Renault will beispielsweise bis 2025 sieben neue vollelektrische und sieben Hybridmodelle einführen, PSA beabsichtigt bis 2025 von allen Nutzfahrzeugen eine reine Elektrovariante an den Start zu bringen. General Motors drückt ebenso bei der E-Autoentwicklung mächtig aufs Gaspedal und will bis 2023 insgesamt 13 Elektroautos in den USA und in China auf den Markt bringen. Volvo kündigte bis 2030 den kompletten Ausstieg aus dem Verbrennergeschäft an.

Update: Ladeinfrastruktur in Europa und Deutschland

Aktuell passiert ebenfalls einiges auf dem Feld Ladeinfrastruktur. Zum einen treibt die Politik auf EU- und nationaler Ebene den Ausbau von Ladesäulen voran: im Vergleich zum Vorjahr wuchs die öffentliche Ladeinfrastruktur in Europa um 35% an.

Öffentliche Ladeinfrastruktur – Top 5 Länder in Europa



* EU + GB + EFTA (Schweiz, Norwegen, Liechtenstein, Island) + Türkei

Quelle: Solar Promotion, EAFO; top energy news

Spitzenreiter unter den EU-Ländern ist nach Daten des European Alternative Fuels Observatory (EAFO) die Niederlande mit mehr als 66.600 öffentlichen Ladesäulen gefolgt von Frankreich mit über 46.000 und Deutschland mit rund 44.700 installierten Ladepunkten (Stand: Februar 2021). Neben dem Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur fördert beispielsweise die deutsche Bundesregierung zudem den Kauf und die Installation privater Ladepunkte.

Zum anderen sind es die Autohersteller selbst, die zusätzliche Ladestationen errichten. Somit plant allein Volkswagen in den kommenden Jahren in Kooperationen mit den Energieunternehmen wie beispielsweise BP/Aral (Großbritannien, Deutschland), Iberdrola (Spanien), Enel (Italien) oder Shell (Niederlande) bis 2025 rund 18.000 öffentliche Schnellladepunkte europaweit zu bauen. Das entspricht einer Verfünfachung des Schnellladenetzes gegenüber heute und rund einem Drittel des für 2025 prognostizierten Gesamtbedarfs auf dem Kontinent. Zum Vergleich dazu sind in Deutschland aktuell 91 und EU-weit 143 Wasserstofftankstellen in Betrieb. Die Ankündigungen zusätzlicher Ladesäulen sowohl seitens Politik als auch der Industrie dürften die Dynamik im Automobilmarkt und insbesondere der Elektromobilität weiter verstärken.

Hinweis und Haftungsausschluss:

Dieser Newsletter ist sorgfältig zusammengestellt. Er soll den Kunden der INFO-Institut Beratungs-GmbH einen Überblick über das aktuelle Geschehen in der Automobilindustrie bieten. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wir weisen weiter darauf hin, dass in der Praxis auftretende Sachverhalte daher immer nur unter konkreter und differenzierter Betrachtungsweise zu bewerten sind. Die INFO-Institut Beratungs-GmbH kann deshalb für Schäden, die aus der Anwendung oder Übernahme von in diesem Newsletter gefundenen Inhalten in der Praxis resultieren, keine Haftung übernehmen.