

# ERST ZWANGS- ABGESCHALTET, DANN ABGEHÄNGT?

## WIE DER VERBRENNUNGSMOTOR ZUR STÄRKE DES AUTOMOBIL- UND WIRTSCHAFTSSTANDORTS DEUTSCHLAND BEITRÄGT

Während in Europa der Zwangsausstieg aus dem Verbrennungsmotor vorangetrieben wird, brummt weltweit das Geschäft mit ihm weiter. Deutsche Hersteller sind darin führend – noch. Riskiert die EU leichtfertig eine Industrie, die Millionen Jobs, Milliarden an Wertschöpfung und Technologieführerschaft im Automobilbau sichert?

Im Jahr 2023 lief im Kölner Ford-Werk der letzte Verbrenner vom Band. Anschließend wurde das Werk auf die Produktion von E-Autos umgestellt. Deren Absatz läuft allerdings mehr als schleppend, weshalb in naher Zukunft rund 3.000 Arbeitsplätze abgebaut werden sollen. Berichte wie diese häufen sich mittlerweile am Automobilstandort Deutschland: Nach der Umstellung der Produktion auf Fahrzeuge und Komponenten für die E-Mobilität kommt es zunehmend zu Kurzarbeit oder zu Arbeitsplatzverlusten.

Und auch Produktionsstandorte selbst werden zur Diskussion gestellt, wie sich am Beispiel Volkswagen zeigte, wo Ende vergangenen Jahres hart über die grundsätzliche Zukunft gleich mehrerer Standorte gerungen wurde. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Nach Berechnungen des VDA drohen in Deutschland bis 2035 bis zu 190.000 Arbeitsplätze durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs verloren zu gehen. Bereits 2023 wurden laut EY rund 19.000 Stellen gestrichen, 2025 sollen es weitere 45.000 sein.

### Globale Leitmärkte setzen weiter auf Verbrenner

Dabei bleibt der Verbrennungsmotor in automobilen Leitmärkten wie China, den USA und – allen politisch vorangetriebenen Ausstiegsszenarien zum Trotz – selbst

# 84,6 %

beträgt selbst in  
China der Anteil  
an neu verkauften  
Pkw mit Verbren-  
nungsmotor

in Europa das Rückgrat der Mobilität von Wirtschaft und Verbrauchern. In den ökonomisch bedeutendsten Automobilmärkten der Welt dominiert der Antrieb mit Benzin oder Diesel weiterhin die Neuzulassungen. Zwischen 2019 und 2024 lag der durchschnittliche Anteil neuer Pkw mit Verbrennungsmotor in Europa bei 76,6 Prozent, in den USA sogar bei 86,2 Prozent. Selbst in China, dem Land mit der wohl ambitioniertesten E-Auto-Förderpolitik, waren es 73,1 Prozent.

Zählt man die wachsende Zahl an Hybridfahrzeugen hinzu, ergibt sich ein noch deutlicheres Bild: Europa kommt auf 89,9 Prozent Verbrenner- und Hybridzulassungen, die USA auf 94,5 Prozent, China auf 84,6 Prozent. Das heißt: Neun von zehn Neuwagen in Europa fahren mit Verbrennertechnik – entweder allein oder kombiniert mit Strom. In den USA ist es nahezu jedes Fahrzeug. Und auch in China, trotz massiver staatlicher Subventionen in E-Mobilität, wurde zwischen 2019 und 2024 bei mehr als vier von fünf Neuzulassungen auf einen Verbrenner gesetzt.

Diese Zahlen zeigen, dass von einem globalen Durchbruch der rein batteriebetriebenen Elektromobilität bislang keine Rede sein kann. Stattdessen etabliert sich zunehmend ein ausdifferenzierter Antriebsmix, in dem Hybridfahrzeuge an Bedeutung gewinnen. In China

haben sie in den vergangenen sechs Jahren ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 62 Prozent erzielt, in Europa liegt das Plus im gleichen Zeitraum bei rund 24 Prozent. Das zeigt auch: Ein abrupter Technologieumstieg ist nicht zu beobachten, sondern ein schrittweiser Wandel mit dem Verbrenner als stabilem Anker im Antriebsmix.

Alexander Vlaskamp, Chef des Nutzfahrzeugherstellers MAN, formuliert es so: „Auf dem Weg zur Elektromobilität werden wir noch lange effiziente Verbrennungsmotoren brauchen.“ Sein Unternehmen investiert deshalb über 250 Millionen Euro in seine deutschen Motorenstandorte. Auch Zulieferer wie Schaeffler, Bosch und MAHLE setzen weiter auf technologieoffene Entwicklung – nicht aus Trotz, sondern aus Überzeugung. Die Zulieferer sind keine Bremser der Transformation. Sie wollen Teil davon sein. Aber sie brauchen einen geeigneten regulatorischen Rahmen, Innovationen entlang ihrer Kompetenzen weiterzuentwickeln. Das heißt auch: Antriebsvielfalt darf nicht nur als Übergang geduldet werden, die Politik muss ihre nachhaltige strategische Bedeutung auch anerkennen.

### Ein Exportschlager mit hoher Wertschöpfung

Von der weiterhin großen globalen Beliebtheit des Ver-

↑ Das Kölner Ford-Werk, seit 1931 Herzstück der deutschen Automobilproduktion, wurde auf die Fertigung von E-Autos umgestellt. Der Absatz läuft schleppend. Jetzt sind Tausende Arbeitsplätze in Gefahr.

brenners profitieren deutsche Hersteller besonders. In Europa entfallen rund 40 Prozent aller Neuzulassungen von Verbrennerfahrzeugen auf deutsche Marken. In China liegt deren Anteil bei 30 Prozent, in den USA bei immerhin noch 11 Prozent. In Indien, Japan und Südkorea fahren mehr als neun von zehn neuen Autos deutscher Hersteller weiterhin mit Verbrennungsmotor.

Das spiegelt sich auch in den Exportdaten wider. Im Jahr 2023 lag der Exportwert von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor mehr als doppelt so hoch wie jener von Elektroautos. Trotz regulatorischer Weichenstellungen in Europa gegen den Verbrenner und zugunsten der Elektromobilität bleibt der konventionelle Antrieb damit das wirtschaftliche Schwergewicht der Branche. Er sichert nicht nur Arbeitsplätze in Entwicklung, Fertigung und Vertrieb, sondern auch industrielle Wertschöpfung entlang der gesamten Lieferkette – vom Maschinenbau über Zulieferer bis zur Energie- und Rohstoffversorgung.

Ein in Europa gebautes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor bringt laut Berechnungen von McKinsey bis zu 90 Prozent seines Listenpreises als europäische Bruttowertschöpfung ein. Zum Vergleich: Bei batterieelektrischen Fahrzeugen liegt dieser Anteil bestenfalls bei 75 Prozent – vorausgesetzt, die Batteriezellen werden in

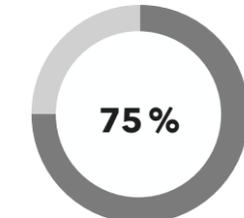




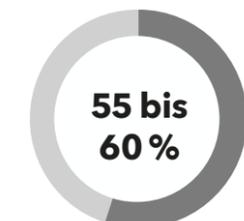
Anteil der Wertschöpfung in Europa



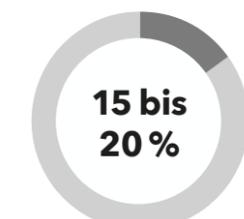
In Europa gefertigte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor



Batteriebetriebene Fahrzeuge (Batteriezellen in Europa gefertigt)



Nur Endmontage in Europa bzw. importierte Verbrenner



Importierte Elektrofahrzeuge

Quelle: McKinsey



Europa gefertigt. Werden sie importiert oder erfolgt nur die Endmontage auf europäischem Boden, sinkt der Wertschöpfungsanteil auf 55 bis 60 Prozent. Bei importierten Elektrofahrzeugen liegt er sogar nur zwischen 15 und 20 Prozent.

Neun von zehn Euro Wertschöpfung aus einem europäischen Verbrenner bleiben in Europa. Bei importierten E-Autos wandert der Großteil der Wertschöpfung ins Ausland. Diese Unterschiede sind industriepolitisch hochrelevant. Denn Wertschöpfung bedeutet nicht nur Umsatz, sondern auch Steueraufkommen, Fachkräftebedarf, Ausbildung und Innovationskraft vor Ort.

**Risiko für Jobs und Regionen**

Besonders betroffen vom Ausstieg Europas aus der Verbrennertechnologie ist die deutsche Zulieferindustrie mit ihren fast 270.000 Arbeitsplätzen: Betriebe, die sich auf Getriebe, Motorenkomponenten oder Abgas-technik spezialisiert haben, sehen sich oft nicht in der Lage, ihre Produktpalette kurzfristig anzupassen - zumal die Nachfrage nach Komponenten für den schwächelnden E-Auto-Markt keine ausreichende Kompensation verspricht. Zwar entstehen mit dem Wechsel auf Elektromobilität neue Arbeitsplätze in der Batteriezellfertigung und in der Softwareentwicklung. Doch diese können die Arbeitsplatzverluste quantitativ nicht ausgleichen und werden zudem häufig in anderen Regionen oder Branchen geschaffen und erfordern neue Qualifikationen.

Die soziale und regionale Balance im Land steht damit auf dem Spiel. Und

der Arbeitsplatzabbau ist keine Drohung, er ist Fakt. „In Europa hängen zwei Drittel der MAHLE-Arbeitsplätze am Verbrennungsmotor. Diese Technik sichert fünfmal mehr Jobs als die E-Mobilität“, warnt MAHLE-Chef Arnd Franz (lesen Sie mehr im Interview ab S. 10). Und mit jeder verlagerten Produktion, mit jedem aufgegebenen Werk geht wertvolles Know-how verloren. Besonders schmerzhaft ist, dass sich die Wertschöpfungsketten global verschieben. Die Batterie, das zentrale und wertschöpfungsintensivste Element eines Elektroautos, wird fast ausschließlich in Asien hergestellt. Allein China produziert 76 Prozent der Fahrzeugbatterien. Der Anteil Europas an der globalen Batterieproduktion liegt bei weniger als 10 Prozent, wobei die meisten Hersteller nach Angaben des Europäischen Rechnungshofs aus Nicht-EU-Ländern stammen. Dass sich daran in naher Zukunft etwas ändert, ist nicht zu erwarten. Denn der Aufbau einer europäischen Batterieproduktion steckt zunehmend. Laut einer Untersuchung des Fraunhofer Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) sind europaweit mehr als zwei Drittel der geplanten

Zellfertigungen bedroht, in Deutschland stehen 80 Prozent der geplanten Produktionskapazitäten für Lithium-Ionen-Batterien auf der Kippe, berichtete zuletzt das Österreichische Industriemagazin. Damit fließen Milliardenbeträge aus Europa ab, während Investitionen in heimische Standorte zurückgestellt oder gestrichen werden. Unternehmen wie Bosch oder Continental verdienen weiterhin gut im Geschäft mit Ersatzteilen für Verbrenner, doch dieser Markt droht in Europa langfristig auszutrocknen - vom Geschäft mit OE-Erstausrüstungsteilen ganz zu schweigen.

**Klimaschutz geht auch mit Verbrenner**

Es gibt längst technologische Optionen, um den Verbrenner klimaverträglich zu nutzen. „Mich stört ein pauschales Urteil über den Verbrenner“, sagt MAHLE-CEO Arnd Franz. „Denn der Kraftstoff entscheidet letztendlich über die Klimabilanz eines Antriebs.“ Synthetische Kraftstoffe wie E-Fuels oder paraffinischer Diesel auf Basis biogener Abfälle (HVO) können bestehende und zukünftige Verbrenner CO<sub>2</sub>-neutral antreiben. Gerade in Regionen ohne Ladeinfrastruktur für E-Autos - wie in weiten Teilen Afrikas, Lateinamerikas, Asiens oder auch nur mit Blick vor die Haustür auf Süd- und Osteuropa - bieten solche Lösungen große Praxisvorteile. Bereits 2025 steht die Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Flottenverordnung in der EU an. Die bisher geltende Regulierung setzt klar und einzig auf die Elektromobilität sowie auf ein erzwungenes Aus des Verbrennungsmotors - obwohl es dafür bei Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe keine klimapolitische Begründung gibt. Die EVP-Fraktion im Europäischen Parlament drängt die EU-Kommission daher bereits zu einer technologieoffenen Neubewertung. „Wir werden darauf pochen, dass sie nun endlich lie-

fert“, sagt Jens Gieseke, verkehrspolitischer Sprecher der EVP-Fraktion, im Interview in dieser Ausgabe von energie + MITTELSTAND.

Auch die neue Bundesregierung in Berlin hat sich in ihrem Koalitionsvertrag klar zum Automobilstandort Deutschland bekannt und möchte dabei - anders als Teile der vorherigen Bundesregierung - stärker auf Technologieoffenheit setzen und den Einsatz alternativer Kraftstoffe voranbringen. Ein wichtiges Signal, dem aber konkrete Schritte hin zu einer ambitionierten Kraftstoffwende und zu einer Rücknahme des Verbrenner-Aus in der EU folgen müssen. „Sollte es beim Verbrenner-Aus bleiben, würden sämtliche Hybridfahrzeuge und das klassische Geschäft in Europa gegen null gehen“, warnt MAHLE-Chef Franz. „Wir brauchen Technologievielfalt.“ Und er unterstreicht: „Ein Enddatum für den fossilen Kraftstoff ist sinnvoll - nicht für den Verbrenner selbst.“

Der Blick auf die Weltmärkte zeigt: Die Zukunft ist nicht monolithisch. Ein politisch erzwungenes Verbrenner-Aus wie in Europa kennt man in anderen Weltregionen nicht. Der globale Wandel der Antriebstechnologien folgt keiner Einheitslogik. Wer hier bestehen und Arbeitsplätze und Wertschöpfung erhalten möchte, muss statt auf pauschale Verbote vielmehr auf Vielfalt, Anpassungsfähigkeit und industrielle Innovationen setzen. Deutschlands Automobilindustrie hat nur so die Chance, auch zukünftig eine wichtige Rolle im globalen Automobilmarkt zu spielen. Die Technologien sind vorhanden. Die Industrie ist bereit. Die Frage lautet: Ist es auch die Politik? Und hat diese die Kraft, ihren bisherigen Kurs zu korrigieren und auf mehr Technologieoffenheit zu setzen?



„Auf dem Weg zur Elektromobilität werden wir noch lange effiziente Verbrennungsmotoren brauchen.“

Alexander Vlaskamp, Chef des Nutzfahrzeugherstellers MAN