

Automobilzulieferer-Konferenz -Online

*Vom Umbau zum Abbau?
Eine Branche in der Krise und der Weg zur Strategie Zukunft!*

Arbeitsgruppe 2: Dekarbonisierung, Zukunft der Antriebstechnik
20. Oktober 2020

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6

66119 Saarbrücken

www.info-institut.de

Michael Hoffmann



AGENDA

1. Kernthesen
2. Der regulatorische Rahmen
3. Antriebsstrang
4. Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen



Kernthesen

Kernthesen

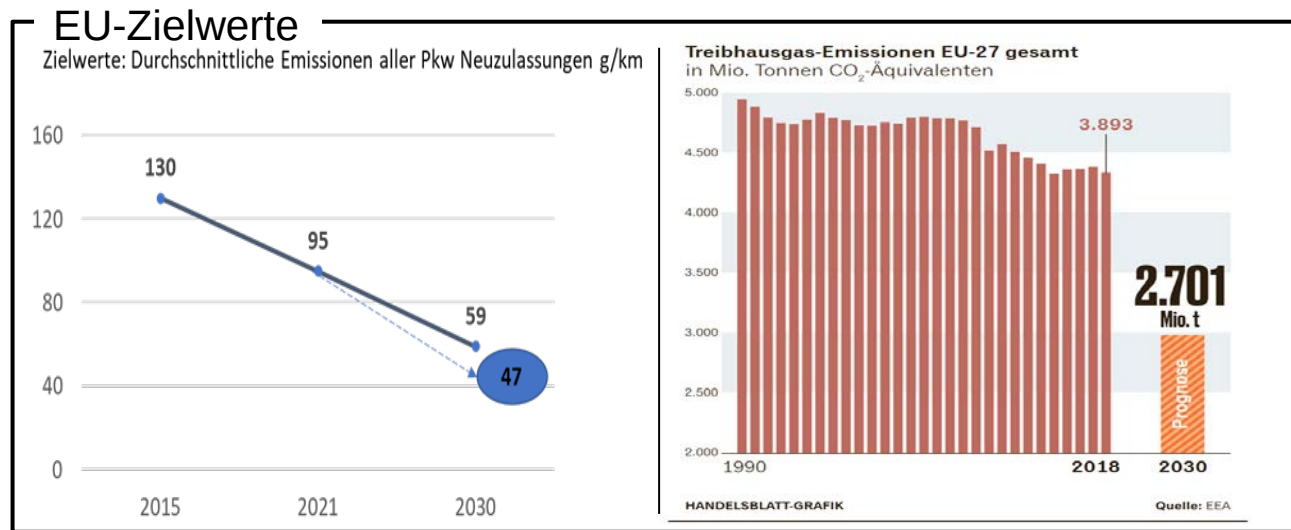
- *Ist das Ende des klassischen Verbrennermotors eingeläutet?! Die Elektrifizierung des Kfz wird weiter rasant fortschreiten und ist nicht mehr aufzuhalten.*
- *Neben Elektrifizierung könnten mittelfristig mit Brennstoffzelle und E-Fuels weitere Technologien zur Verfügung stehen.*
- *Die regulatorischen Vorschriften werden sich weiter verschärfen und erhöhen den Druck auf beschleunigten Wandel und Transformation der Branche.*
- *Zudem wirkt die anhaltende Corona-Krise weiter wie ein Brandbeschleuniger auf die bestehenden strukturellen Defizite der Hersteller und Zulieferer in diesem Transformationsprozess.*
- *Dies ist mit besonderen Risiken und Herausforderungen für Arbeitsplätze und Beschäftigungsbedingungen insbesondere in Deutschland verbunden.*



Der regulatorische Rahmen

Weitere Verschärfung in Sicht?

Der regulatorische Rahmen in Europa – Politik pusht Elektromobilität; weitere Verschärfungen der CO₂-Ziele sind wahrscheinlich



Bisherige CO₂-Regelungen

- Im Dezember 2018 einigten sich nach langen Verhandlungen die EU-Gremien auf neue CO₂-Grenzwerte für Neuwagen. Folglich sollten Neuwagen im Jahr 2030 im Durchschnitt 37,5% weniger Kohlendioxid ausstoßen als in 2021. Für leichte Nutzfahrzeuge wurde eine CO₂-Reduktion um 31% vereinbart.
- Beim Überschreiten der Grenzwerte drohen Herstellern Strafzahlungen i.H.v. 95 EUR je überschrittenen Gramm CO₂.

Mögliche neue Rechtslage und potenzielle Auswirkungen

- Bis zum Jahr 2050 soll Europa klimaneutral werden; aktuellsten Berichten zufolge ist seitens der EU eine Überprüfung und eine **mögliche Anpassung der CO₂-Grenzwerte für Neuwagen für das Zwischenziel 2030** beabsichtigt.
- Ob eine Anpassung und somit eine Erhöhung der Reduzierung von -37,5% auf **-50% des CO₂-Ausstoßes von Pkws im Flottenverbrauch** von 2021 bis 2030 kommt, soll im Sommer 2021 entschieden werden.
- Konkret würde das bedeuten, dass der derzeitige **Marktanteil von E-Automobilen von 7,2% deutlich ansteigen müsste**. OEM's arbeiten daher bereits jetzt an entsprechenden Szenarien, um vorbereitet zu sein, insb. Review der Modellpolitik und Portfoliostrategie.
- Insbesondere **mittelständische Zulieferer**, die häufig stark vom Verbrennungsmotor abhängen und hohe Investitionen in dem sich schwierigen Wandel hin zu alternativen Antrieben und mehr Digitalisierung im Auto nur schwer aufbringen können, dürften etwaige deutlich Folgen spüren.
- Die EU7-Abgasnorm in der öffentlichen Diskussion nicht präsent; das Ziel 2026 ist weiterhin gültig; Automobilhersteller drängen allerdings, insb. wegen Corona, auf Verschiebung.



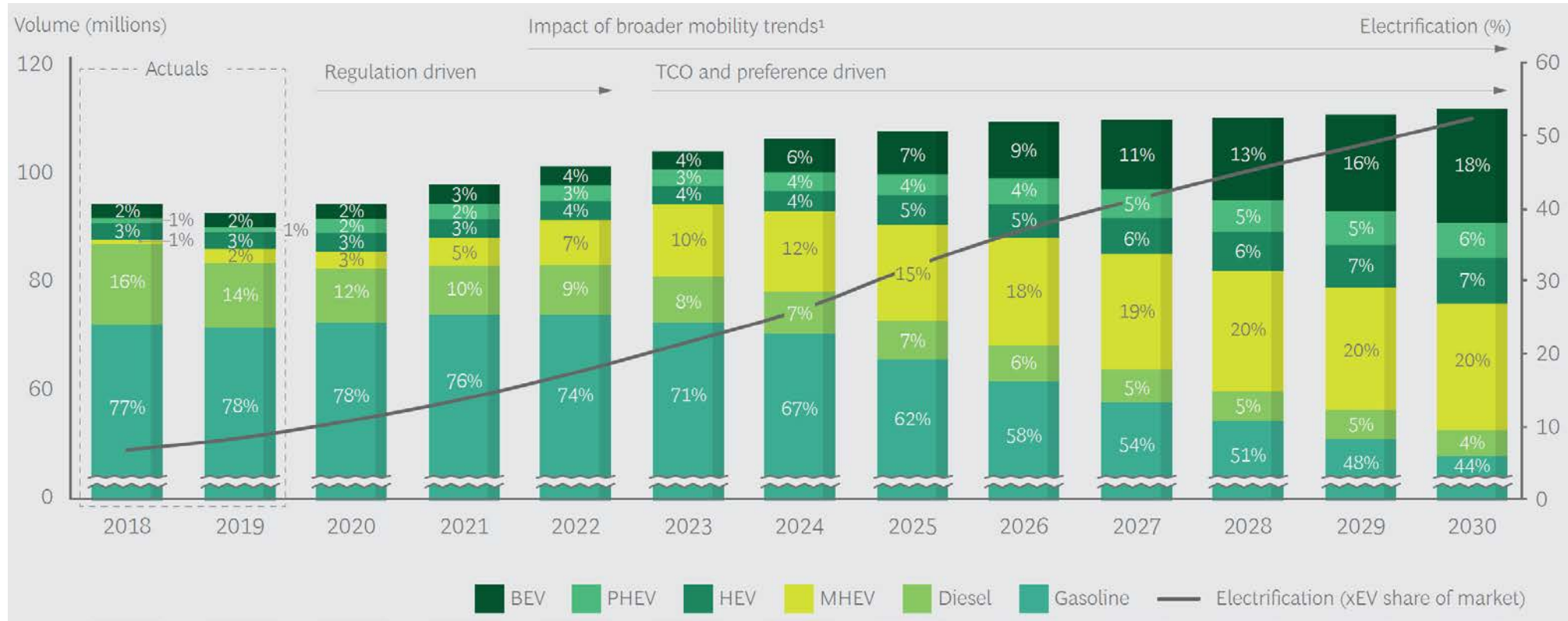
Antriebsstrang

Die Elektromobilität nimmt Fahrt auf

Technologieoffenheit beim Antriebsstrang -

aktuell mit klarem Fokus auf batteriebetriebene Fahrzeuge – verschiedene Technologien sind allerdings weiterhin im Rennen

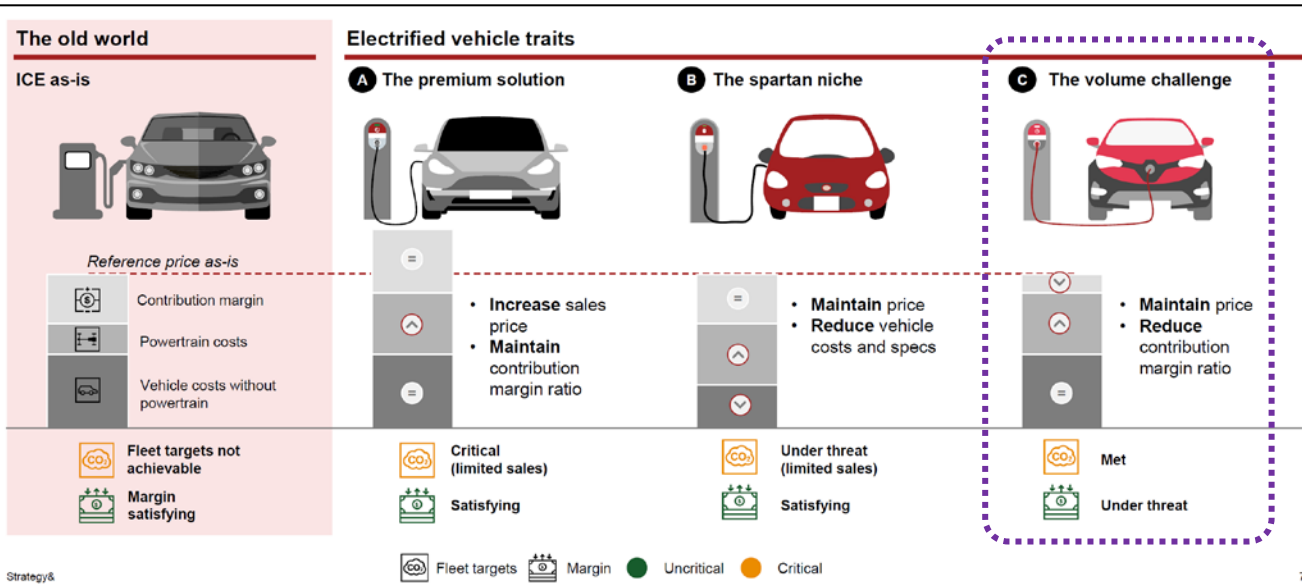
Globale Absatzprognose nach Antriebsstrang (ohne Corona-Effekt)



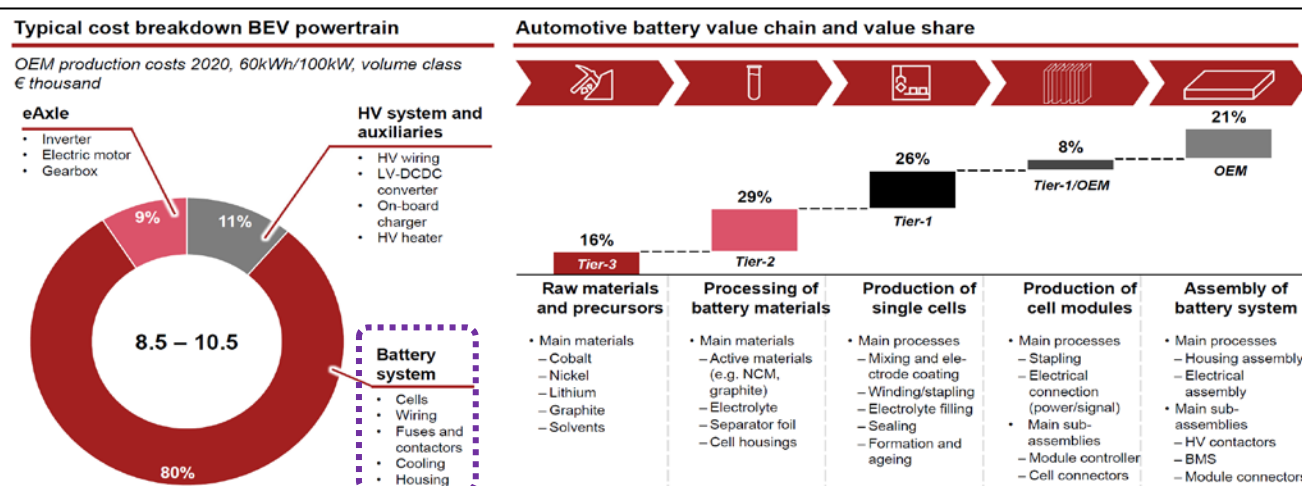
- Signifikanter Rückgang der Fahrzeuge mit klassischen Verbrennermotoren
- Überproportionaler Anstieg von batteriebetriebenen Fahrzeugen
- 50/50 Split bis 2030 wahrscheinlich; sogar aus aktuellster Perspektive eher eine **konservative Einschätzung**

Kostenentwicklung von batteriebetriebenen Kfz

Die Kosten und die Preise für BEV's werden weiter sinken



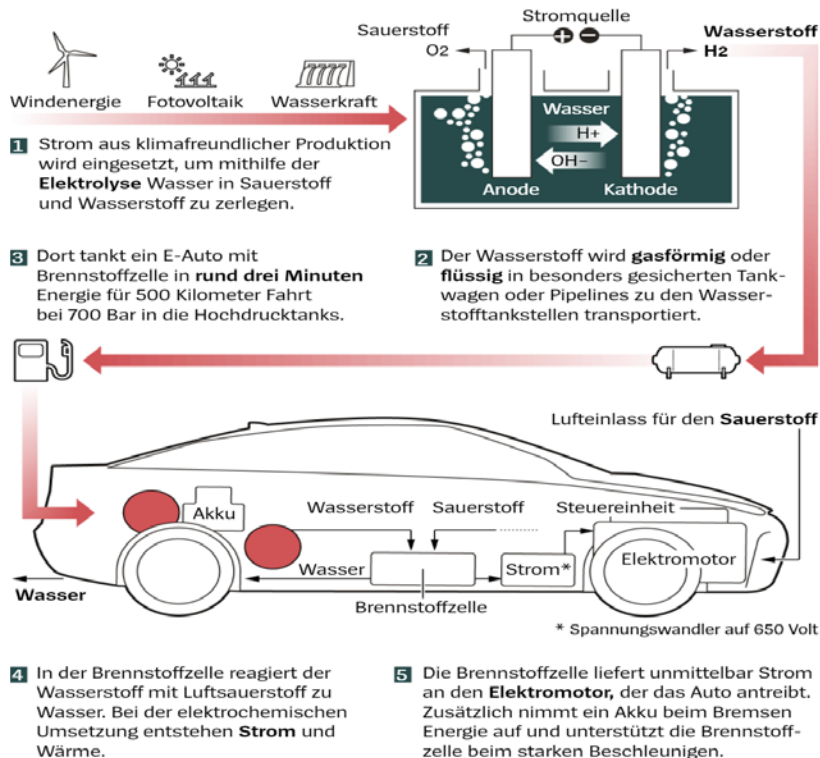
- Aktuell sind die Kosten und Preise für BEV's höher als für klassische Verbrenner.
- Hierbei ist der Antriebsstrang und insbesondere das Batteriesystem (80% Kostenanteil) ein wesentlicher Kostentreiber.
- Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Kosten für den Antriebsstrang aufgrund weiterer Optimierungen und Skaleneffekte weiter sinken werden.
- Im Volumensegment wird die Herausforderung sein, einen „Verbrenner-Referenzpreis“ bei einer auskömmlichen und überlebensfähigen Marge/Ergebnisbeitrag zu erreichen.
- Im Rahmen der Wertschöpfungskette ist daher davon auszugehen, dass der Druck für die Zulieferindustrie bestehen bleibt oder sich noch weiter erhöht.



Technologieoffenheit beim Antriebsstrang -

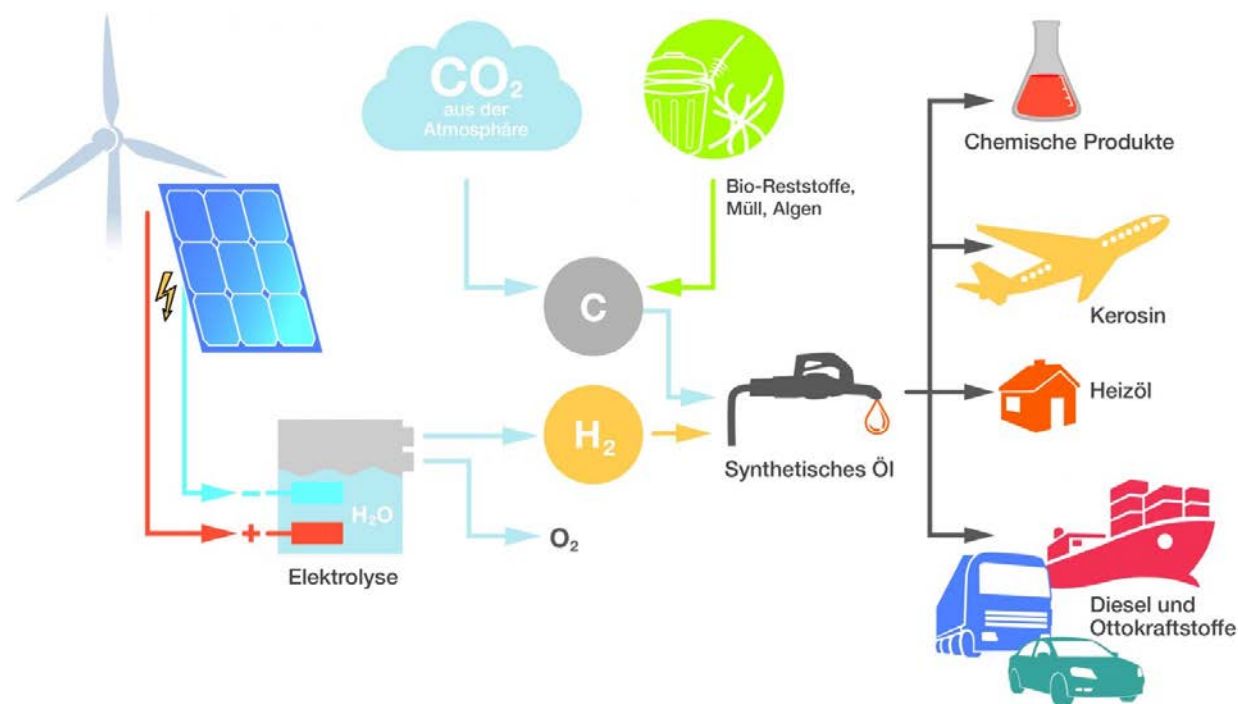
aktuell mit klarem Fokus auf batteriebetriebene Fahrzeuge – verschiedene Technologien sind allerdings weiterhin im Rennen und könnten mittelfristig eine relevante Rolle spielen

Wasserstoff / Brennstoffzelle



- Wasserstoffwirtschaft: nur sinnvoll, wenn aus regenerativen Energien gewonnen.
- Derzeit (noch) geringer Wirkungsgrad und teure Systemkosten teuer wegen hohem Rohstoffgehalt (ua Platin)
- Anwendungsbereiche zunächst daher eher in NFZ und LCV (Platz für Tanks, Gewicht) wahrscheinlich.

Synthetische Kraftstoffe „E-Fuels“



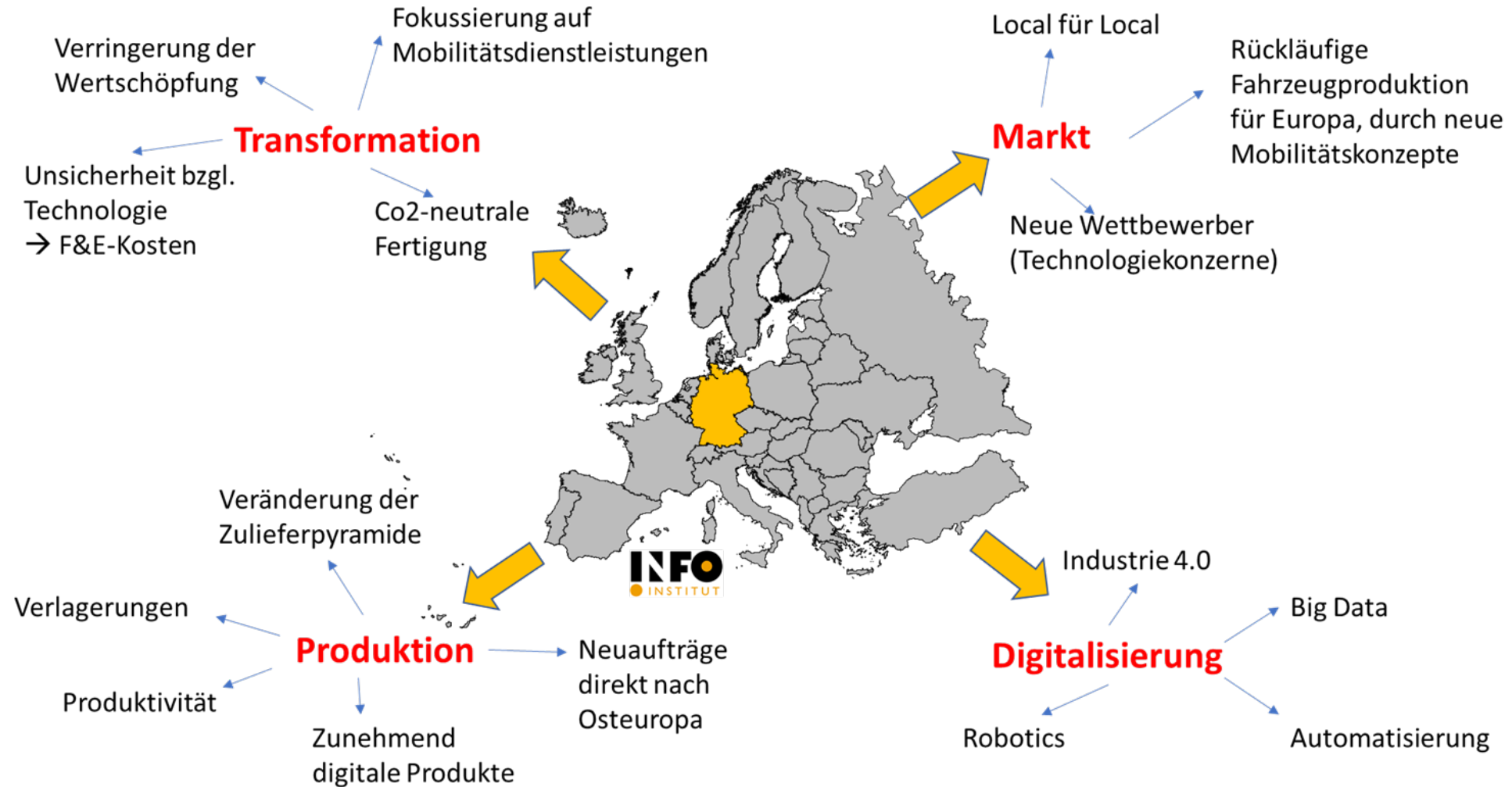
- Ebenso scheinen synthetische Kraftstoffe wohl vorerst für NFZ eine Option darzustellen, da eine Herstellung aufwendig und teuer ist. Derzeit kostet die Herstellung doppelt so viel (oder mehr) wie eine fossile Variante; Wirtschaftlichkeit erst langfristig bei steigender Menge und flankierenden gesetzlichen Regelungen erreichbar.
- Derzeit politisch in Deutschland nicht befürwortet; Einsatz in PKW aktuell unwahrscheinlich.



Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen

Unternehmen und Betriebsräte haben vielfältige und herausfordernde Aufgaben zu bewältigen

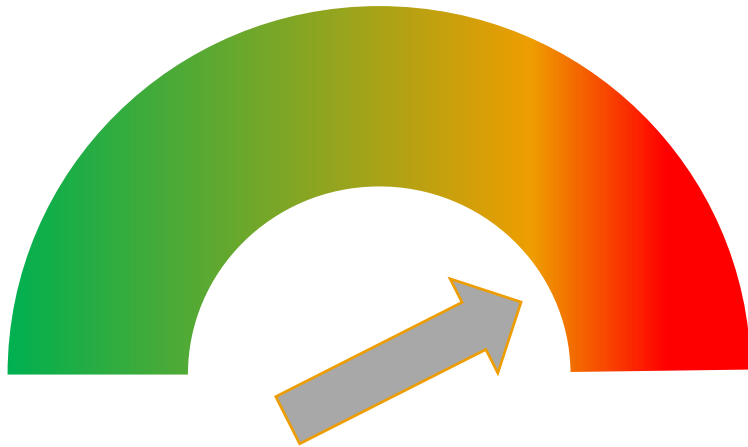
Die Unternehmen der Automobilindustrie müssen zahlreiche Herausforderungen parallel bewältigen, um weiterhin und nachhaltig erfolgreich zu sein



Es besteht vielerorts dringender Handlungsbedarf

... den die Arbeitnehmervertreter mit cleveren Strategien begleiten müssen

Handlungsbedarf Automotive Industrie



Die Dynamik nimmt zu und es besteht in vielen Fällen dringender Handlungsbedarf

Dies bedeutet, dass sich auch Arbeitnehmervertreter diesen Themen mit passgenauen eigenen Strategien stellen müssen

Preisdruck

- OEM's haben mit Kostenverbesserungs- und Performanceprogrammen begonnen
- OEM's geben eine reduzierte Marge und wachsende Kapitalanforderungen konsequent an ihre Zulieferer weiter
- OEM's nutzen zukünftig Plattformkonzepte zur Volumenerweiterung und Anhebung von Skaleneffekten

F&E-Ausgaben

- Neue Technologien fordern hohe Investitionen in F&E
- Transformationen innerhalb der Fertigungsprozesse müssen beendet werden

Portfolio

- Autonomes Fahren und „PKW als Dienstleistung“ wird die Bedeutung des traditionellen Auto senken – Hardware wird zur Ware
- Autos sind weniger Statussymbol – es kommt zur Verschiebung zwischen den bestehenden Fahrzeugvarianten

Kulturwandel

- Beschäftigte sind an den Erfolg der Vorjahre gewöhnt
- Wandel und negative Entwicklung scheinen noch entfernt zu sein

Wachsender Wettbewerb

- Viele Zulieferer versuchen in das gleiche Wachstumssegment einzudringen, z.B. Batterie-Wärmemanagement und Interiorfunktionen
- Etablierte Zulieferer werden mit neuen Playern konfrontiert

Volumenrückgang

- Wirtschaftsrückgang über ein Mittelfristzeitraum
- Höhere Fahrzeugnutzungsrate durch „Shared Mobility“-Konzepte

Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen für Arbeitnehmervertreter

- Die Transformation wird unstrittig auch mit Veränderungen für die Arbeitnehmer in den Unternehmen verbunden sein.
- Diese Veränderungen können kleine bis hin zu großen Veränderungen sein und auf **vielfältigste Art und Weise** auftreten; abhängig ist dies u.a. und insbesondere von der **aktuellen Ausprägung des bestehenden Geschäftsmodells**
- Solche **Veränderungen** können insbesondere sein:
 - Reorganisationen und Restrukturierung von Standorten; Standortverlagerungen / -schließungen / -zusammenlegungen
 - Notwendige Umqualifizierungen von Mitarbeitern durch sich ständig ändernde Qualifikationsanforderungen
 - Veränderte Technologien und Industrialisierungsprozesse, Industrie 4.0 und damit auch Arbeiten 4.0
 - Arbeitsorganisation, Arbeitsmittel, Arbeits- und Gesundheitsschutz, Arbeitszeit, Entgelt
 - Digitalisierung und Datenschutz
 - Unternehmenszu- und -verkäufe (Merger & Acquisitions, M&A), Kooperationen, Joint Ventures, strategische Partnerschaften
- **Betriebsräte sollten sich daher bereits jetzt verstärkt mit der **strategischen Ausrichtung** der unternehmerischen Aktivitäten beschäftigen, um **proaktiv** an der Gestaltung dieses Transformationsprozesses mitwirken zu können**
- **Zielsetzungen** sollten ua sein:
 - Beschäftigungs- und Standortsicherung
 - Erhalt- und Ausbau von Qualifikation und know-how sowie Innovationskraft
 - (Mit-)Gestaltung des Arbeitsplatzes und des demografischen Wandels
 - Aber auch: Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit

Kontakt und Ansprechpartner



Michael Hoffmann LL.B.

Director

Mail: michael.hoffmann@info-institut.de

Mobil: +49 152 08762198