



Technische
Universität
Braunschweig



„Nachhaltige Automobilwirtschaft – Strategien für eine erfolgreiche Transformation“ Thesen/Kommentar

**Webinar: “Strukturwandel zu einer Green Economy“
19. Mai 2020**

Prof. Dr. Gerhard Prätorius

Thesen

- I. Wie bei jedem Strukturwandel gibt es bei der Transformation der Automobilindustrie Gewinner und Verlierer. Für das Gelingen des Prozesses ist es von entscheidender Bedeutung, die Zahl der Verlierer möglichst gering zu halten.
- II. Die deutsche Automobilindustrie hat zwar bisher eine sehr starke, internationale Wettbewerbsposition, aber in keinem der vier zentralen Innovationsfelder – Digitalisierung, Elektrifizierung, autonomes Fahren, MaaS – sind die deutschen Hersteller klar die Nr. 1.
- III. Ihre Chance liegt aber in einer intelligenten Verknüpfung dieser Themen, basierend auf den traditionellen Stärken der Hersteller. Die Unternehmen verfolgen dabei unterschiedliche Strategien, aufbauend auf ihren Kernkompetenzen, dem Markenportfolio, ihrer globalen Marktpräsenz und Finanzkraft.

Thesen

- IV. Am stärksten Betroffen von der Transformation sind die Akteure, deren Beschäftigung gefährdet und deren Qualifikationen entwertet werden. Dabei können massive Veränderungswiderstände den Transformationsprozess insgesamt gefährden, wenn dem nicht durch präventive Strategien und Programme auf Unternehmens-, regionaler und politischer Ebene begegnet wird.
- V. Entscheidende Veränderungsprozesse eines ökologisch gerichteten Strukturwandels sind in der Vergangenheit immer durch eine starke politische Governance induziert worden (z.B. WHG, BImSchG, 95g CO₂,...).
- VI. Ein weiterer wesentlicher Impuls kommt in der gegenwärtigen Transformation von institutionellen Investoren, die sich durch die Innovationen in der Automobilindustrie weniger Risiko und mehr Rendite versprechen als durch ein Festhalten an den traditionellen Technologien einer reifen Industrie.

Thesen

- VII. Die Regionen in Deutschland mit einer starken Automobil- und Zulieferindustrie sind zwar unterschiedlich, aber je sehr stark betroffen. Notwendig sind daher für eine breite Akzeptanz angepasste regionale Transformationsstrategien.
- VIII. Der gegenwärtige Veränderungsprozess ist weitergehend als alle anderen in der bisherigen Automobilgeschichte („Pfadwechsel“), zugleich waren die Veränderungen noch nie soweit fortgeschritten (getätigte und geplante Investitionen, Produktportfolio, Standortstrategien zur Beschäftigungssicherung und Knowhow-Aufbau).
- IX. Gleichwohl ist der Konflikt zwischen den strukturkonservativen und strukturtransformativen Kräften noch nicht entschieden. Nur eine breite Koalition der Transformation durch entschiedene politische Governance wird letztlich zu dem Erfolg führen. Ein Scheitern hätte fatale Folgen für die Automobilindustrie und den Standort Deutschland, in der Konsequenz würden alle zu den Verlierern zählen.

Ergänzende Kommentare zu der Studie/Präsentation

- Umfassende und zutreffende Analyse, einschl. Chancen-Risiko-Abwägung;
- Insbesondere Hinweise auf die Stärken, aber auch die Klumpenrisiken sind wichtig;
- Konsequenzen für Investoren und den Standort Deutschland.

Worauf wäre man auf der Basis der gewonnenen Erkenntnisse noch gespannt gewesen:

- Genauere Analyse der Innovationsträgheit und möglicherweise Innovationswiderstände
- Rolle einzelner Stakeholder als Treiber („Investoren“) oder „Zögerer“ (Teile des Managements?)
- Bedeutung der politischen Governance für Innovationen
- Exemplarische Aspekte regionaler Transformationsstrategien

Welche Folgen hat die Corona-Krise für den Transformationsprozess?

- krisenbedingter Digitalisierungsschub eröffnet Chancen zur Entwicklung verkehrssparende Strukturen
- noch unklar, ob die ausgelösten Verhaltensänderungen von Dauer sein werden
- kontraindikativ wirkt ein dauerhaft niedriger Ölpreis
- Bedeutung einer angemessene CO₂-Bepreisung als entscheidender Hebel

- Gewinner im Modal Split in der Corona-Krise die privaten Einzelverkehrsmittel Fahrrad und Automobil
- Politik gefordert, Strukturbrüche im ÖPNV und Schienenfernverkehr zu vermeiden verkehrsplanerische und -politische Chancen für Experimentierräume (Nutzung, Infrastruktur)

- Automobil könnte durch Innovationen einen Attraktivitätsschub erhalten
- durch seinen Schutzraumfunktion, Privatheit kombiniert mit Elektrifizierung und Digitalisierung kann das Automobil seinen Status als Klimabelastungsfaktor verlieren
- im Rückblick Corona-Krise als ein nicht-intendierter Beitrag zur Mobilitätswende?

S. ausführlicher Prätorius, Die Mobilitätswende im Lichte der Corona-Krise; in: V+T, 6/2020