

## **CAMA-Kommentar**

11/2009

### **Blitzschlag**

#### **- Vorschlag für eine Entwicklungs- und Wertschöpfungspartnerschaft für Elektrofahrzeuge an den Opel-Standorten**

Die Diskussionen um die Rettung von Opel mit Steuerzahler's Geld mutet teilweise befremdlich an: halbinformierte Quellen spekulieren, ob ein kanadisch-österreichisch-russisches Konsortium, ein Finanzinvestor oder ein sich im Kaufrausch befindender Wettbewerber aus Turin für Opel die beste Lösung sei. Dabei überrascht es, dass nur Lösungen zur Restrukturierung im gegebenen Geschäftsmodell eines integrierten Automobilherstellers angedacht werden, obwohl

- Opel in der Vergangenheit wirtschaftlich nicht gut da stand und
- ein Überleben von Opel aus Kundensicht nicht notwendig ist, weil in der Automobilindustrie weltweit große Überkapazitäten aufgebaut wurden und deshalb ausreichend Alternativangebote vorhanden sind

Bei der Lösung des „Opel-Problems“ wäre ein „thinking out of the box“ an neue Geschäftsmodelle hilfreich. Eine Idee könnte z.B. sein, bei Opel den Blitz einschlagen und an den Opel-Standorten eine deutsche Entwicklungs- und Wertschöpfungspartnerschaft für Elektrofahrzeuge (ECARNET) entstehen zu lassen.

Ähnlich wie AUTOSAR (Automotive Open System Architecture) als internationaler Verbund von Automobilherstellern und Zulieferern von Elektronikkomponenten versucht, einen offenen Standard für Software-Architekturen in Kraftfahrzeugen zu etablieren, könnte ECARNET ein Elektrofahrzeug komplett neu entwickeln und fertigen. Anders als die internationalen Mitglieder von AUTOSAR, die zwar bei Standards zusammenarbeiten, aber bei der Umsetzung miteinander konkurrieren, könnten durch ECARNET deutsche Unternehmen gemeinsam an die Spitze der Entwicklung zur Elektromobilität gebracht werden, die sie zu verschlafen drohen.

Solange Elektrofahrzeuge erst einen relativ geringen Marktanteil haben (Prognosen schätzen ihn 2020 auf 3% weltweit) könnten VW, Daimler und BMW gemeinsam mit Zulieferern die Opel-Standorte für das Modellprojekt „100.000 Elektrofahrzeuge“ nutzen und

- in einem integrierten Entwicklungszentrum in Rüsselsheim Elektrofahrzeuge komplett entwickeln, anstelle dort nur Batterien in Fahrzeuge einzusetzen, die für den Verbrennungsmotor entwickelt worden sind,

- in Kaiserslautern und Eisenach Komponenten und Ersatzteile für vorhandene Opelfahrzeuge fertigen und
- Bochum zum Produktionsstandort direkt nach Großserienmaßstäben für die 100.000 Elektrofahrzeuge machen, die im Ruhrgebiet im weltweit ersten Großversuch zur Elektromobilität fahren könnten.

Wenn dann 2030 der Marktanteil der Elektrofahrzeuge tatsächlich auf die von Prognoseinstituten erwarteten 25 Prozent ansteigt, könnten sich die Automobilhersteller und Zulieferer wieder trennen und in Wettbewerb treten. Was dann aus den vier ehemaligen Opelstandorten wird, wird dann zu sehen sein.

Natürlich wirft eine solche Idee viele Fragen auf: Wie ist nach einer Insolvenz von GM der Übergang von Opel zu einer deutschen Entwicklungs- und Wertschöpfungspartnerschaft zu schaffen? Wer soll das finanzieren? Sind die heutigen Mitarbeiter den neuen Aufgaben gewachsen? Was passiert mit den übrigen europäischen Opel-Gesellschaften? usw.

Finanziert werden kann eine deutsche Entwicklungs- und Wertschöpfungspartnerschaft ECARNET nur durch Beteiligung der verbleibenden deutschen Hersteller, der Zulieferer und durch staatliche Unterstützung, z.B. im Rahmen der bereits laufenden Förderung der Elektromobilität in Deutschland. Aus volkswirtschaftlicher Sicht würde eine solche Förderung des bei endlichen Ölvorkommen notwendigen Übergangs der deutschen Automobilunternehmen zur Elektromobilität aber wenigstens langfristig einen positiven externen Effekt erzeugen, den Subventionen des Status Quo dauerhaft nicht schaffen.

Inwieweit die heutigen Mitarbeiter (von Opel, aber auch von VW, Daimler und BMW) den Wandel schaffen, hängt davon ab, inwieweit sie ihr Denken und ihre Kompetenzen auf dem Gebiet von Verbrennungsmotoren in Richtung elektrischer Antriebsstränge weiterentwickeln und ein neues Geschäftsmodell etablieren können – eine schwierige und häufig unterschätzte Aufgabe, da die Kompetenzen sehr unterschiedlich sind. Opel Mitarbeiter könnten den Übergang bis zur Produktion des ersten Elektrofahrzeugs nutzen, um „umzuschulen“. Die Beschäftigten bei den übrigen deutschen Automobilherstellern müssen im Übergang zur Produktion von Elektrofahrzeugen Verbrennungsmotorfahrzeuge optimieren und gleichzeitig die Elektromobilität vorantreiben. Für sie besteht die Herausforderung im Wettlauf um alte *und* neue Kompetenzen, für den sie ein hybrides Geschäftsmodell benötigen.

Wenn die Bundesregierung bereit ist, mehrere Milliarden Steuergelder auszugeben, sollte Phantasie und Kreativität gefragt werden. Die Herausforderung für die Politik besteht darin, deutsche Unternehmen beim Wandel zu neuen Technologien zu unterstützen und damit gerade jetzt den von der Wirtschaftskrise getroffenen Automobilunternehmen beim Wandel zur Elektromobilität helfen – warum deshalb nicht Opel vom Blitz treffen und eine Entwicklungs- und Wertschöpfungspartnerschaft für Elektrofahrzeuge entstehen lassen.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

[info@cama-automotive.de](mailto:info@cama-automotive.de) – wir antworten umgehend!