

verbonden is aan de Ostfalia-universiteit in Volkswagenstad Wolfsburg, zegt te geloven dat de Duitse autofabrikanten dit wél aankunnen. “We zien een opbouw van productiecapaciteit voor elektrische voertuigen. Dit betekent dat Duitsland en Europa belangrijk zullen blijven als productielocaties, zelfs met de verandering van aandrijfsystemen.”

De versnelling van de transformatie is belangrijk om de wereldwijde aansluiting niet te verliezen, geeft Wisbert aan. “Maar de Duitse bedrijven tonen ook veel innovatiekracht. Dat zie je aan het grote aantal octrooiaanvragen voor de elektrificatie van de aandrijflijn. Door samenwerkingsverbanden brengen Duitse autofabrikanten nu sneller nieuwe software in de auto.”

Beleggers leken lange tijd weinig vertrouwen te hebben in dit verhaal. De grote namen onder de Duitse fabrikanten en toeleveranciers bleven achter op de beurs. Maar de waarheid is dat deze bedrijven wel degelijk laten zien dat ze deze verandering willen en kunnen oarmen. De auto-industrie is voor Duitsland – en daarmee indirect ook voor de rest van Europa – een belangrijke motor van de welvaart. Ondanks de concurrentie van Tesla in het segment van de e-auto en de dreigende concurrentie uit China, genieten Duitse fabrikanten bij kopers nog een uitstekende reputatie.

Het oosten van Duitsland profiteert van de komst van Tesla en buitenlandse investeringen in de fabricage van nieuwe aandrijving. In het zuidwesten van Duitsland daarentegen staat de kleine deelstaat Saarland juist onder druk als belangrijke Duitse productielocatie voor auto's, nu de productie van de verbrandingsmotor zal krimpen. En in Keulen, daar niet ver vandaan, snijdt de Amerikaanse autobouwer Ford drastisch in het personeelsbestand.



BEELD: KNORR-BREMSE

LOONKOSTEN

Het is dus de vraag of Duitsland met het krimpen van de markt voor verbrandingsmotoren en alle onderdelen die daarvoor nodig zijn, kan standhouden als autoland. De afgelopen tien jaar is de autoproductie in het land bijna gehalveerd. Analisten van Deutsche Bank rekenen dit jaar met een inhaalstijging van 10 procent van de binnenlandse productie na een lange en diepe dip. Maar ze noemen de structurele problemen voor Duitsland als vestigingsplaats “acuut”.

Is Duitsland met zijn hoge energiekosten en lonen voor de bouw van auto's met elektromotoren überhaupt wel de beste productielocatie? De loonkosten in de Duitse auto-industrie bedragen 59 euro per uur, zo blijkt uit informatie van het Verband der Automobilindus-

trie (VDA). In Spanje kost een werknemer in de auto- en toeleverancierswerkplaats de helft en in Hongarije en Polen een kwart daarvan. Nederland ligt qua kosten ook hoog, op 56 euro. In de VS is het omgerekend 43 euro per uur.

PESSIMISME

Miljoenen Duitsers verdienen hun brood met het bouwen en verkopen van de auto. VW, Opel, Mercedes, BMW, Porsche en Audi waren decennialang grote bronnen van werkgelegenheid én van hoge belastinginkomsten. Het sentiment binnen de sector is momenteel niet erg positief. Uit een enquête van branchevereniging VDA in het voorjaar bleek dat negen van de tien toeleveranciersbedrijven Duitsland internationaal niet concurrerend noemen. Onder

**DUITSE
BEDRIJVEN
BEHOREN
TOT DE
BELANGRIJKSTE
TOELEVERANCIERS
VAN
TESLA**