

Automobilindustrie in Afrika: Mit lokaler Produktion zu mehr Beschäftigung vor Ort und sicherer und klimafreundlicher Mobilität

Die Automobilindustrie ist nicht nur in Deutschland, sondern ganz Europa eine industrielle Schlüsselbranche: sie generiert nicht nur knapp fünf Prozent der Wertschöpfung und sichert sieben Prozent der Arbeitsplätze in Deutschland, sondern ist auch ein wichtiger Treiber für Innovation und Wachstum. In der aktuellen Umbruchzeit stehen Produzenten und Zulieferer einer Vielzahl an Herausforderungen gegenüber. Nicht nur innovative Lösungen sind gefragt, sondern besonders auch die Erschließung neuer Märkte. Afrika gilt als der letzte ganz große Wachstumsmarkt für die Automobilindustrie. Dabei kann der Verkauf von Neufahrzeugen in Afrika nicht nur deutsche und europäische Arbeitsplätze sichern. Die Branche hat vielmehr das Potenzial, auf unserem Nachbarkontinent ein Haupttreiber für Industrialisierung, wirtschaftliches Wachstum sowie mehr Beschäftigung vor Ort zu werden. **Die Vision von Automobilproduktion in großer Zahl auf dem afrikanischen Kontinent kann Wirklichkeit werden - wenn Politik und Wirtschaft am gleichen Strang ziehen.**

Ein Plädoyer für eine Automobilindustrie in Afrika: Vorteile für beide Kontinente

Afrikas Motorisierungsrate liegt mit 42 Fahrzeugen pro 1.000 Menschen weit unter dem weltweiten Durchschnitt von 180 Fahrzeugen pro 1.000 Menschen¹. Gleichzeitig dominiert der Import von Gebrauchtwagen afrikanische Märkte, vor allem aufgrund des begrenzten verfügbaren Einkommens, dem Mangel an qualitativ hochwertigem Aftersales Service, schlechter Qualität der Kraftstoffe, und relativ hoher Kosten für neue Fahrzeuge². Die Nachfrage nach Mobilitätslösungen steigt aber immens; schon heute wächst zum Beispiel in Kenia die Anzahl derjenigen, die ein Fahrzeug besitzen, schneller als die Bevölkerung. Es liegt daher in Deutschlands und Europas Interesse, dass Afrikas Straßenbild nicht länger durch alte Gebrauchtwagen geprägt wird, sondern moderne, ökologisch und ökonomisch sinnvolle Fahrzeuge für den afrikanischen Markt möglich werden: sowohl um Arbeitsplätze und Steueraufkommen in den Leitwerken in Deutschland und Europa zu sichern, als auch um Arbeitsplätze in Afrika zu schaffen und eine nachhaltige Industrialisierung zu fördern - mit klimapolitisch positiven Folgewirkungen für alle.

Wie man Afrikas Märkte in globale Automobil-Wertschöpfungsketten integrieren kann

In der ASEAN Region hat sich gezeigt: Eine intelligente mehrgleisige Strategie aus Marktzugangspolitik, sinnvollen Zöllen, Ausbildungsmaßnahmen, steuerlichen und finanziellen Anreizen kann innerhalb weniger Jahre ein Ökosystem für die Fahrzeugherstellung schaffen. Auch Marokko hat es erfolgreich geschafft, dass sich dank der Nähe zu europäischen Märkten und eines günstigen Handelsregimes nicht nur Automobilhersteller (sog. OEMs) angesiedelt haben, sondern auch Zulieferbetriebe. Diese Erfolgsgeschichten sollen sich in Subsahara Afrika wiederholen.

1. Der "Pan-African Auto Pact": Vorteile für Deutschland, die EU und AU

Sowohl Hersteller als auch Zulieferer von PKW-, LKW-, Bus- und Geländefahrzeugen benötigen Skaleneffekte, um lokale Produktionseinheiten mit signifikanter Wertschöpfung vor Ort nachhaltig aufbauen zu können. Deshalb ist **regionale Marktintegration ein Schlüssel, um erfolgreich Ökosysteme für die Fahrzeugherstellung zu schaffen**, beginnend mit den regionalen Handelsblöcken ECOWAS, SADC, EAC und COMESA. In Diskussionen um die Pan-Afrikanische Freihandelszone AfCFTA sollte die Automobilindustrie und ihr Produktionspotenzial ebenfalls eine zentrale Rolle einnehmen.

¹ In Deutschland gibt es 702 Kraftfahrzeuge pro 1.000 Menschen, davon 575 Pkw; Quelle: Kraftfahrtbundesamt, März 2020

² In Sub-Sahara Afrika sind acht von zehn importierten Fahrzeugen Gebrauchtwagen aus Asien, Europa und den USA.

Mittel- bis langfristig könnte ein Pan-Afrikanischer Auto-Pakt dazu beitragen, Afrikas regionale Wirtschaftsgemeinschaften mit über einzelne Mitgliedsländer verteilten Produktions- und Wertschöpfungsschritten zu verbinden – und so Arbeitsplätze in einer Vielzahl von Ländern in Afrika zu schaffen, sowie gleichzeitig Arbeitsplätze in Deutschland und Europa zu sichern: mit dem richtigen Kooperationsrahmen zwischen EU, AU und deren Mitgliedsländern, beginnend mit Ländern wie Südafrika, Ghana, Kenia, oder Äthiopien. Weitere Länder können im Zeitverlauf hinzukommen.

Deutschland, die EU und die AU sollten kohärente Automobilstrategien innerhalb von Afrika sowie im bilateralen und multilateralen Austausch fördern.

- Deutschland und die EU sollten die Integration von afrikanischen Firmen in globale Wertschöpfungsketten fördern und dafür unterstützende Infrastruktur aufbauen. Eine Flankierung mit Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen bietet sich zusätzlich an.
- Die EU und AU sollten die regulatorische Angleichung für technische Standards und Fragen wie Kraftstoffqualität, Sicherheitsinspektionen, Versicherung, Homologation usw. vorantreiben, um einen interessanten Markt für die Automobilbranche schaffen zu können.

2. Die Förderung grüner Technologien und nachhaltiger Mobilität

Afrika zeigte bereits vielfach sein „Leapfrog“-Potenzial: beispielsweise in der Nutzung von mobiler Telefonie oder beim digitalen Banking. Der Nutzen von umweltfreundlichen Fahrzeugen könnte das nächste Beispiel sein, wenn man Afrikas immense Ressourcen für erneuerbare Energien nutzbar macht. Dazu gibt es bereits erfolgreiche Pilotprojekte in Ruanda oder Südafrika. Darüber hinaus entstehen auf dem ganzen Kontinent zahlreiche Start-ups im Bereich E-Mobility.

Für den erfolgreichen Umstieg zu sauberer Mobilität bedarf es politischer Unterstützung:

- Die Automobilindustrie kann ein **Katalysator für nachhaltige Mobilität und alternative Kraftstoffe** sein, in Kooperation mit politischen Entscheidungsträgern. Dafür sind unterstützende Programme für die Verwendung von eFuels, FlexFuels, batterieelektrischen und Brennstoffzellen-Antriebssträngen erforderlich.
- Der **Zugang zu Finanzierung** bleibt essentiell, sowohl für Investitionen als auch Konsum. Deshalb sollten **afrikanische Endkunden mit passenden Finanzierungsangeboten für umweltfreundliche Mobilität unterstützt werden**, etwa für kraftstoffsparende Fahrzeuge.
- Der **ungeregelte Import von Gebrauchtwagen in vielen afrikanischen Ländern sollte durch die afrikanischen Regierungen deutlich begrenzt werden**: nicht nur um den lokalen Markt zu entwickeln, sondern auch um Umweltverschmutzung und Elektroschrott zu reduzieren. Einige Länder haben bereits **Importrestriktionen für (alte) Gebrauchtwagen** erlassen – z. B. Ghana, Côte d’Ivoire, Südafrika oder auch Marokko. Weitere Länder sollten diesem Beispiel folgen. Gleichzeitig müssen aber **nachteilige Effekte auf die Konsumenten ausgeglichen werden**. Hier wären Mobilität als Dienstleistung oder einkommensangepasste Finanzierungslösungen denkbar. Auch hier ist Beratung von Deutschland und der EU gefragt.
- Um die **Verkehrssicherheit von Fahrzeugen** zu verbessern könnte ein **EU-finanziertes Anreizsystem** helfen, um Altfahrzeuge von der Straße zu holen. Gleichmaßen könnten **Systeme für Sicherheitsinspektionen** implementiert werden. Deutschland hat hier überragendes Know-how.
- Gleichzeitig müssen **Circular Economy** Ansätze gefördert werden, um Elektro-Abfälle in Wertschöpfungsketten zu reintegrieren. Es gibt bereits erste Ansätze hierfür, die jedoch intensiviert und durch weitere deutsch-afrikanische Industriepartnerschaften ergänzt werden sollten.

3. Afrika als Beschaffungspartner

Mehrere afrikanische Länder sind, dank ihrer großen Vorkommen an Kupfer, Platin, Kobalt oder Bauxit und Lithium, wichtige Beschaffungsmärkte für unverzichtbare Rohstoffe für die Automobilindustrie. Industrieinitiativen wie Drive Sustainability oder die Global Battery Alliance zielen bereits darauf ab, den **Beschaffungsprozess nachhaltig zu gestalten**. Industriepartnerschaften haben aber wettbewerbsrechtliche Grenzen. Deshalb müssen auch **Regierungen und supranationale Organisationen den Prozess vorantreiben**.

- **Die Nahverlagerung von Produktionsschritten entlang der Wertschöpfungsketten** von OEMs und Tier X Lieferanten (entlang der gesamten Lieferkette) kann einen immensen Effekt auf Industrialisierung vor Ort haben und zu Wohlstandsgewinnen in afrikanischen Ländern beitragen – wenn lokale Unternehmen beteiligt sind und Mehrwert vor Ort geschaffen wird. Dies muss in der europäisch-afrikanischen Industriepolitik reflektiert werden.

Fazit:

Der Afrika-Verein der deutschen Wirtschaft hat mit dem **1. Deutsch-Afrikanischen Automobilforum** im Februar 2020 eine Plattform für die deutsche Automobilindustrie und wichtige afrikanische Partner geschaffen. Dieser **Austausch muss fortgeführt und intensiviert werden**. Der Auftrag gemeinsam mit Partnern wie der Association of African Automotive Manufacturers (AAAM), dem VDA und Initiativen wie der BMZ-initiierten Pan-African Mobility Alliance ist klar: **weitere Akteure aus der Privatwirtschaft müssen für den Aufbau der Automobilindustrie in Afrika gewonnen werden. Regierungen müssen zudem mit den richtigen Rahmenbedingungen und Finanzierungslösungen unterstützen**. Die Ziele lohnen jede Anstrengung: **Das Potenzial der Automobilbranche in Afrika heben, nachhaltige Mobilitätslösungen fördern und - zu guter Letzt - Arbeitsplätze in Afrika, Deutschland und Europa schaffen und bewahren**.