
Reine Elektromobilität kostet eine halbe Million Arbeitsplätze in Europa

Ein reiner Elektro-Ansatz in der europäischen Automobil- und Zulieferindustrie dürfte in den nächsten 20 Jahren zum Verlust von rund einer halben Million Arbeitsplätze führen (netto bis zu 275.000). Zu diesem Ergebnis kommt in Auftrag der europäische Verband der Automobilzulieferer CLEPA. Dabei wurden drei Szenarien untersucht: den gemischten Technologieansatz, den aktuellen reinen EV-Ansatz, der im Fit-for-55-Paket vorgeschlagen wird, und ein EV-Intensivierungsszenario.

Alle drei Szenarien gehen von einer beschleunigten Elektrifizierung aus, um die Klimaziele zu erreichen, mit einem hohen Marktanteil für Elektrofahrzeuge bis 2030 von jeweils mehr als 50 Prozent, fast 80 Prozent und nahezu 100 Prozent.

Die Automobilindustrie sorgt laut Branchenverband VDA in 13 EU-Mitgliedstaaten für mehr als fünf Prozent der Gesamtbeschäftigung im verarbeitenden Gewerbe, wobei über 60 Prozent dieser Arbeitnehmer bei Automobilzulieferern beschäftigt sind. Die Studie besagt, dass bis zu 70 Milliarden Euro (70 Prozent) der Wertschöpfung des Elektroantriebs mit der Verarbeitung von Batteriewerkstoffen, der Herstellung von Batteriezellen und Zellmodulen sowie der Montage von Batteriesystemen verbunden sein werden. Diese Aktivitäten werden nicht unbedingt bei denselben Unternehmen oder in denselben Regionen stattfinden werden, da sie im Vergleich zur konventionellen Antriebstechnologie deutlich andere Fähigkeiten und Kenntnisse erfordern und daher den meisten antriebsorientierten Automobilzulieferern keine Chancen bieten werden, insbesondere kleinen und mittelständischen Unternehmen, die für rund ein Fünftel der Beschäftigten in der Automobilzulieferindustrie stehen. Frühere Untersuchungen von CLEPA haben gezeigt, dass die Batterieproduktion relativ betrachtet mehr Arbeitsplätze für akademisch ausgebildete Kräfte und weniger für die Kräfte in der Mechanik bietet, die derzeit Teile im Zusammenhang mit Verbrennungsmotoren herstellen.

Während die Autohersteller bessere Möglichkeiten hätten, Aktivitäten auszulagern oder einzugliedern, um einen Aktivitätsverlust im Antriebsstrang auszugleichen, könnten Automobilzulieferer deutlich weniger agil reagieren, da sie an langfristige Verträge mit Fahrzeugherstellern gebunden seien. Neben globalen und gut kapitalisierten Branchenführern bestehe der Sektor aus Hunderten von spezialisierten Unternehmen und kleineren und mittleren Firmen, die weniger Zugang zu Kapital haben, um in die Transformation ihrer Geschäftsmodelle zu investieren, beklagt die europäische Zulieferindustrie.

Die vom Beratungsunternehmen PwW Strategy& erstellte Studie prognostiziert, dass im reinen Elektrofahrzeug-Szenario über zwei Drittel der Auswirkungen auf die Beschäftigung bereits im Zeitraum von 2030 bis 2035 spürbar sein werden. Sie bekräftigt, dass die Chancen für Elektrofahrzeuge von der Etablierung einer tiefen EU-Batterielieferkette abhängen, deren Zeitpunkt und Wahrscheinlichkeit noch ungewiss ist. Die westeuropäischen Länder scheinen demnach am besten geeignet zu sein, Hochburgen in der Produktion von Elektrofahrzeug-Antriebssträngen zu werden, während die Beschäftigung in den mittel- bzw. osteuropäischen Ländern weiterhin stark vom Verbrennungsmotor abhängig sein wird.

„Die Automobilindustrie hat sich in den letzten Jahren auf eine gemeinsame Richtung geeinigt, um CO₂-neutrale Fahrzeuge auf die Straßen zu bringen. Während die Elektrifizierung einerseits Arbeitsplätze im Antriebsstrang gefährdet, werden andererseits in Zukunft andere Qualifikationen in Bereichen wie Software oder Infrastruktur benötigt. Die zukünftige Wertschöpfung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Antriebstechnologien hängen stark von einer Batterieproduktion in Europa ab“, betont Felix Kuhnert, Partner und Global Automotive Leader bei PwC Deutschland.

CLEPA-Generalsekretärin Sigrid de Vries warnt daher davor, die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Transformation auf die Zulieferindustrie aus den Augen zu verlieren. Nicht zuletzt sei gerade sie es auch gewesen, die viele der technischen Lösungen für die Automobilbranche entwickeln. Sie spricht sich für einen regulatorischen Rahmen aus, „der für alle verfügbaren Lösungen offen ist, wie den Einsatz von Hybridtechnologien, grünem Wasserstoff und erneuerbaren nachhaltigen Kraftstoffen“. Dies werde zu weiteren fortschrittlichen Entwicklungen führen.

Auch VDA-Präsidentin Hildegard Müller bekräftigte noch einmal die Forderung nach „Technologie- und Innovationsoffenheit“. Es müsse sichergestellt werden, dass der europäische Green Deal keine Technologien verbiete und nicht nur die Einführung der E-Mobilität unterstützt, sondern auch Anreize für Investitionen in Wasserstoff und e-Kraftstoffe schaffe. Die Studie unterstreiche, dass Deutschland gut aufgestellt ist, um Investitionen in die Elektromobilität anzuziehen, die für die zukünftigen Beschäftigungsmöglichkeiten in der Branche entscheidend seien. Gleichwohl stelle der Transformationsprozess eine Herausforderung für die derzeit 130.000 Beschäftigten im Antriebsstrang der Automobilzulieferer dar. Europa und Deutschland müssten Unternehmen im Transformationsprozess und insbesondere bei Qualifizierungsmaßnahmen unterstützen, damit möglichst viele Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz in der Branche behalten. Die kleinen und mittleren Unternehmen, so Hildegard Müller, „bleiben das Rückgrat der deutschen Zulieferlandschaft und der gesamten Branche“. (aum)

Bilder zum Artikel



Elektromobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net
