

Pressemitteilung

Studie: Reiner Elektrofahrzeug-Ansatz würde zu Verlust einer halben Million Arbeitsplätze in der EU führen

- **Übergangsbewertung bestätigt die wesentliche Rolle der Elektrifizierung bei der Erreichung der Ziele des Pariser Abkommens, untermauert jedoch Beschäftigungsrisiken im Antriebsstrang**
- **226 000 neue Arbeitsplätze in Produktion von EV-Antriebssträngen prognostiziert (unter Annahme einer Akkufertigungskette in der EU): Nettoverlust von voraussichtlich 275 000 Arbeitsplätzen (–43 %) von heute bis 2040**
- **501 000 Stellen werden bei Automobilzulieferern in der Produktion von Antriebsstrangkomponenten für Verbrennungsmotoren (ICE) bei Technologieauslauf bis 2035 voraussichtlich entfallen**
- **Von dieser halben Million Arbeitsplätze werden höchstwahrscheinlich 70 % (359 000) in einem Zeitraum von nur 5 Jahren von 2030–2035 verloren gehen, dies unterstreicht begrenzten Zeitrahmen zur Bewältigung der erheblichen sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen**
- **Durch Ergänzung der Elektrifizierung könnte gemischter Technologieansatz unter Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe bis 2030 eine CO₂-Reduktion von 50 % bewirken, während gleichzeitig Arbeitsplätze erhalten und Mehrwert geschaffen werden**

Berlin, 6. Dezember 2021

CLEPA, der europäische Verband der Automobilzulieferer, hat PwC Strategy& beauftragt, die Auswirkungen von drei verschiedenen Green Deal-Politikenszenarien auf Beschäftigung und Wertschöpfung¹ bei Automobilzulieferern in ganz Europa² im Zeitraum 2020-2040 zu bewerten. Die Szenarien bilden einen gemischten Technologieansatz, den aktuellen reinen EV-Ansatz, der

¹ Wertschöpfung ist definiert als Umsatz abzüglich Materialkosten und beschreibt den Teil der individuellen Wertschöpfung des Unternehmens, der direkt zur Wirtschaft des Landes beiträgt

² EU + Großbritannien + EFTA

im Fit-for-55-Paket vorgeschlagen wird, und ein radikales EV-Intensivierungsszenario ab. Alle drei Szenarien gehen von einer beschleunigten Elektrifizierung aus, um die Klimaziele zu erreichen, mit einem hohen Marktanteil für Elektrofahrzeuge³ bis 2030 von jeweils mehr als 50 %, fast 80 % bzw. nahezu 100 %.

Die Automobilindustrie sorgt in 13 EU-Mitgliedstaaten⁴ für mehr als 5 % der Gesamtbeschäftigung im verarbeitenden Gewerbe, wobei mehr als 60 % dieser Arbeitnehmer bei Automobilzulieferern beschäftigt sind. Die Studie liefert daher eine dringend benötigte europaweite Bewertung und identifiziert darüber hinaus die Risiken und Chancen in sieben großen Produktionsländern für Automobilkomponenten (Deutschland, Spanien, Frankreich, Italien, Tschechien, Polen und Rumänien). Die Studie ist auch die erste ihrer Art, die die Auswirkungen verschiedener politischer Wege zur Erreichung der Green Deal-Ziele mit Schwerpunkt auf Automobilzulieferern bewertet.

Während die Autohersteller bessere Möglichkeiten haben, Aktivitäten auszulagern oder einzugliedern, um einen Aktivitätsverlust im Antriebsstrang auszugleichen, können Automobilzulieferer deutlich weniger agil reagieren, da sie an langfristige Verträge mit Fahrzeugherstellern gebunden sind. Neben globalen und gut kapitalisierten Branchenführern besteht der Sektor aus hunderten von spezialisierten Unternehmen und KMU, die weniger Zugang zu Kapital haben, um in die Transformation ihrer Geschäftsmodelle zu investieren.

Technologiewandel oder Umbruch

Die Studie prognostiziert, dass im reinen Elektrofahrzeug-Szenario 70 % der Auswirkungen auf die Beschäftigung bereits im Zeitraum 2030–2035 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 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.

Felix Kuhnert, Partner und Global Automotive Leader bei PwC Deutschland:

„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.“

³ batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge und Vollhybrid-Elektrofahrzeuge

⁴ Slowakei, Rumänien, Schweden, Tschechien, Ungarn, Deutschland, Spanien, Polen, Slowenien, Frankreich, Belgien, Österreich und Portugal

Sigrid de Vries, CLEPA-Generalsekretärin:

„Die Studie hebt die Risiken eines reinen Elektrofahrzeug-Ansatzes für den Lebensunterhalt von [hunderttausenden] Menschen hervor, die hart daran arbeiten, technologische Lösungen für nachhaltige Mobilität bereitzustellen. Da in der Automobilindustrie die Automobilzulieferer für den größten Teil der Arbeitsplätze sorgen, ist es entscheidend, dass wir diese bei der Bewältigung der sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Transformation in den Mittelpunkt stellen. Innovationen von Automobilzulieferern haben die Elektromobilität für Verbraucher zunehmend zugänglich gemacht und zu einem unverzichtbaren Instrument zur Erreichung der Emissionsreduktionsziele gemacht. Aber die Bedürfnisse der Gesellschaft sind bei weitem zu vielfältig, um ihnen mit einem einheitlichen Ansatz zu begegnen. Ein regulatorischer Rahmen, der für alle verfügbaren Lösungen offen ist, wie den Einsatz von Hybridtechnologien, grünem Wasserstoff und erneuerbaren nachhaltigen Kraftstoffen, wird Innovationen ermöglichen, während wir Mobilität in den kommenden Jahrzehnten neu definieren.“

Hildegard Müller, VDA-Präsidentin:

„Die Automobilindustrie wird bis spätestens 2050 klimaneutrale Mobilität liefern. Die deutschen Unternehmen investieren in den nächsten Jahren rund 150 Milliarden Euro in Zukunftstechnologien. Dennoch müssen Technologie- und Innovationsoffenheit die Grundlage jedes unterstützenden politischen Rahmens in den nächsten Jahrzehnten sein. Die neue Studie unterstreicht, dass Deutschland gut aufgestellt ist, um Investitionen in die Elektromobilität anzuziehen, die für die zukünftigen Beschäftigungsmöglichkeiten in der Branche entscheidend sind.

Die Transformation stellt nichtsdestotrotz eine große Herausforderung für die derzeit 130 000 Beschäftigten im Antriebsstrang der Automobilzulieferer dar. Europa und Deutschland müssen Unternehmen im Transformationsprozess und insbesondere bei Qualifizierungsmaßnahmen unterstützen, damit möglichst viele Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz in der Branche behalten. Nur eine sozial gestaltete Transformation kann langfristig erfolgreich sein – damit Deutschland dann das Autoland Europas bleibt. Dies ist das Ergebnis harter Arbeit und hoher Risiken, die insbesondere von KMU eingegangen werden. Sie bleiben das Rückgrat der deutschen Zuliefererlandschaft und der gesamten Branche. Deshalb brauchen sie die volle Unterstützung der neuen Bundesregierung in ihrem mehrdimensionalen Transformationsprozess. Es muss sichergestellt werden, dass der europäische Green Deal keine Technologien verbietet und nicht nur die Einführung der E-Mobilität unterstützt, sondern auch Anreize für Investitionen in Wasserstoff und E-Kraftstoffe schafft. Die Automobilindustrie bereitet sich auf die klimaneutrale Zukunft vor.“

Eine ungewisse Zukunft für Batterien

Die Studie belegt, dass bis zu 70 Milliarden Euro (70 %) der Wertschöpfung des Elektroantriebs mit der Verarbeitung von Batteriewerkstoffen, der Herstellung von Batteriezellen und Zellmodulen sowie der Montage von Batteriesystemen verbunden sein werden. Es muss hervorgehoben werden, dass diese Aktivitäten 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 20 % 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.

Methodik

Die Methodik der Studie ergänzt frühere Studien (verfügbar über das Beschäftigungsportal von CLEPA), da sie Zahlen aus Unternehmenssicht modelliert. Die Daten wurden mit Unterstützung von CLEPA⁵, nationalen Verbänden und Unternehmen in einer explorativen Befragung auf Basis von 199 Fragebögen erhoben und mit 33 Experteninterviews validiert. Um kommerzielle Entscheidungen, Produktionskapazitäten auf Schichtebene (typischerweise drei Acht-Stunden-Blöcke) sowie die Attraktivität des Landes realistisch zu modellieren, wurden Kriterien zur Entwicklung von Abbauszenarien für Verbrenner-Fahrzeugtechnologien und Anlaufsznarien für Elektrofahrzeug-Technologien bewertet.

Politische Empfehlungen von CLEPA⁶

Der aktuelle Fit-for-55-Vorschlag für CO₂-Emissionsnormen für Pkw und Transporter berücksichtigt nur die Emissionen aus dem Auspuff des Fahrzeugs, nicht jedoch Emissionen im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen oder deren Kraftstoffen einschließlich der Stromerzeugung. Um Anreize für Technologien mit dem niedrigsten CO₂-Fußabdruck zu schaffen, sollten die Emissionen von Fahrzeugen idealerweise auf Lebenszyklusbasis reguliert werden. Dabei ist der Well-to-Wheel (WtW)-Ansatz ein erster Schritt, der die Produktion und Verteilung des zum Fahrzeugantrieb verwendeten Kraftstoffs/Stroms berücksichtigt. Emissionsminderungen auf der Erzeugungsseite des Kraftstoffs/Stroms sollten bei der Feststellung der Einhaltung von CO₂-Standards berücksichtigt werden, beispielsweise durch die Einführung eines freiwilligen Anrechnungsmechanismus, der den Automobilherstellern eine zusätzliche Möglichkeit eröffnet, die flottenweiten Ziele mit zusätzlichen Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen zu erfüllen.

Technologieoffenheit verleiht der Industrie die nötige Zeit für den Übergang und mildert gleichzeitig die sozialen Umbrüche, die oft mit abrupten Veränderungen einhergehen, ohne dabei Kompromisse beim Klima einzugehen. Ein geplanter und durchdachter Übergang in Form eines Ansatzes mit gemischten Technologien hält Optionen offen, um sich an neue Entwicklungen anzupassen – seien es technologische Durchbrüche, geopolitische Ereignisse oder Verfügbarkeit von Ressourcen. Er bietet gleichzeitig erhebliche Wertschöpfungschancen in der Automobilindustrie als einem der größten Industriesektoren Europas.

Sigrid de Vries weiter: „Ein technologieoffener Ansatz sollte eine schnelle Elektrifizierung mit sauberer und erneuerbarer Energie umfassen, ergänzt durch saubere Verbrennungstechnologie mit nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen. Es gibt mehr Optionen als Null-Emissions-

⁵ CLEPA ist der Europäische Verband der Automobilzulieferer

⁶ Politische Empfehlungen sind nicht Gegenstand der Studie und stellen lediglich Ansichten von CLEPA dar

Auspuffanlagen, und wir müssen die Rolle anerkennen, die klimaneutrale Kraftstoffe bei der Reduktion von Emissionen, der Wahrung der Wahlmöglichkeiten der Verbraucher, der Erschwinglichkeit und der Erhaltung der globalen Wettbewerbsfähigkeit Europas spielen können. Nicht Technologie ist hier der Feind, sondern es sind eher die fossilen Kraftstoffe. Technologieoffenheit wird entscheidend sein, um einen gerechten Übergang zu ermöglichen.“

Informationen zu CLEPA

CLEPA ist der europäische Verband der Automobilzulieferer mit Sitz in Brüssel und vertritt über 3 000 Unternehmen, von multinationalen Konzernen bis hin zu KMU, die modernste Komponenten und innovative Technologien für eine sichere, intelligente und nachhaltige Mobilität liefern und jährlich über 30 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung investieren. Automobilzulieferer in Europa beschäftigen direkt 1,7 Millionen Menschen in der EU.

Kontakt: Filipa Rio, CLEPA Head of Strategic Communications: f.rio@clepa.be

Informationen zu Strategy&

Strategy& ist ein globales Strategieberatungsunternehmen, das einzigartig positioniert ist, um Ihnen dabei zu helfen, Ihre Zukunft optimal zu gestalten: Eine, die auf Differenzierung von innen nach außen aufbaut und genau auf Sie zugeschnitten ist. Als Teil von PwC entwickeln wir erfolgreiche Systeme, die das Herzstück des Wachstums sind. Wir kombinieren unseren Weitblick mit diesem greifbaren Know-how, um Sie von Beginn an dabei zu unterstützen, eine bessere, transformativere Strategie zu entwickeln. Wir verfügen über mehr als 100 Jahre Erfahrung, 3 000 Strategieberater, mehr als 295 000 PwC-Experten und Niederlassungen in 156 Ländern.

Kontakt: Annabelle Kliesing, Senior Communications Lead PwC Strategy&:
annabelle.kliesing@pwc.com

Informationen zum VDA

Der Verband der Automobilindustrie ist die Interessenvertretung für moderne Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Im VDA arbeiten mehr als 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, eng verzahnt mit den Mitgliedsunternehmen und im Dialog mit den richtigen Ansprechpartnern in Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Er gliedert sich in Geschäftsbereiche und Fachabteilungen, die von der Geschäftsführung und der Präsidentin geleitet werden. Oberstes Gremium ist der Vorstand, das Präsidium vertritt den Vorstand in aktuellen Themen. Die Mitglieder tauschen sich in zahlreichen Ausschüssen und Arbeitskreisen zu allen wichtigen Fragen der Branche aus.

Kontakt: Lutz Meyer, VDA Leiter Kommunikation und Medien: lutz.meyer@vda.de