

Die Elektromobilität fordert ihren Tribut

Datenbank

TEMA, Copyright WTI-Frankfurt eG

Deskriptoren

Arbeitsmarkt; Automobilindustrie; Automobilzulieferer; Elektromobilität; Marktentwicklung; Personalqualifikation; Technikfolgenabschätzung; wirtschaftliche Studie; Zulieferbetrieb; Zulieferindustrie

Abstract

Der elektrische Antriebsstrang wird die gewohnte Arbeitswelt in deutschen Automobilproduktionen grundlegend ändern. Weil die Chancen einer flächendeckenden Elektromobilität zu spät erkannt wurden, droht ein massiver Stellenabbau. Wer es nicht bald schafft, die Produktionskompetenzen neu auszurichten, riskiert, einen erheblichen Teil der Wertschöpfung zu verlieren. Vor allem der Ersatzteilmarkt ist betroffen. Dort erwarten Experten, dass bis zu 30% der Wertschöpfung grundsätzlich wegfallen. Der Antrieb inklusive aller Komponenten ist seit der Erfindung des Ottomotors eine Kernkompetenz der deutschen Automobilhersteller. Zum einen fallen annähernd 1400 Teile für den verbrennungsmotorischen Antriebsstrang weg. Zum anderen erhöht sich der Elektrik- beziehungsweise Elektronikanteil beim rein batterieelektrisch angetriebenen Automobil auf 75%. Das zeigen die aktuellen Studienergebnisse der Forschungsinstitute Fraunhofer IAO, IMU und DLR-FK zu den Wirkungen der Elektrifizierung des Antriebsstrangs auf Beschäftigung und Standortumgebung (ELAB). Die Herstellung elektrifizierter Antriebsstrangkomponenten erfordert Kompetenzen in bislang im Automobilbau nicht eingesetzten Fertigungsverfahren, lautet deshalb eine Kernaussage. Zwar können die Antriebsstrang-Hersteller ihren Personalbedarf halten oder sogar steigern, sofern sie zusätzlich zu den konventionellen auch Komponenten für den elektrifizierten Antriebsstrang produzieren. Doch die Forscher erwarten innerhalb der Wertschöpfungskette massive Verschiebungen, vor allem bei Zulieferunternehmen. Und sie sehen mit der Elektromobilität einen Wandel in der Arbeitswelt verbunden. Eine schlechte Stimmung herrscht auch bei dem Markt für Pkw-Komponenten. Ein Elektroauto benötigt nämlich weder Ölfilter noch Zündkerzen. Berechtigt ist also die Sorge vor Umsatzeinbußen. So liegen die Wartungs- und Reparaturkosten für Elektrofahrzeuge um rund 35% unter denen eines vergleichbaren Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. Dennoch: Kaum ein Zulieferunternehmen erwartet für die kommenden Jahre einen Umsatzeinbruch, wie es eine starke Verbreitung der Elektromobilität vermuten lässt. Zu stark wachsen die Märkte vor allem in China, Indien und Amerika, als dass der E-Hype Umsatz wegnähme. Selbst wenn der Anteil der geschätzten Elektrofahrzeuge in 2020 auf 5,6 Millionen und in 2030 auf 18,9 Millionen prognostiziert wird. Mittelfristig steigt der Absatz und damit die Zahl der im Umlauf befindlichen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor noch stark an. Darüber hinaus dürfte über einige Jahre auch der Plug-in-Hybrid die Bilanz retten. Dennoch wird die Elektromobilität zu Verwerfungen führen, was die bisherigen Zulieferstrukturen angeht. Das betrifft vor allem den Bereich der Batterien und der Leistungselektronik, wo bislang branchenfremde Unternehmen mit einem

entsprechenden Know-how Chancen bekommen.

Autor

Burkert, Andreas

Quelle

Motortechnische Zeitschrift (MTZ) * Band 78 (2017) Heft 2, Seite 8-13 (6 Seiten, 2 Bilder, 2 Tabellen, 9 Quellen)