

Strukturwandel der deutschen Automobilindustrie

Dr. Heinz-Rudolf Meißner, Fast e.V.

Beim Thema eMobilität geht es um die Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Der bislang dominierende Verbrennungsmotor wird entweder über elektrische Elemente (Hybrid-Varianten) ergänzt, als zusätzlicher Reichweitenverlängerer eingesetzt, oder wird bei batterieelektrischen oder Brennstoffzellenfahrzeugen vollständig ersetzt. Damit wird nicht nur ein Strukturwandel, sondern ein politisch gewollter Systemwechsel eingeleitet, der große Teile der industriellen Wertschöpfungskette durcheinanderwirbeln wird. Verbrennungsmotorische Komponenten werden verändert oder fallen ganz weg - sie werden durch elektrische Antriebskomponenten ersetzt, die - so der Stand der Erkenntnis - in der Herstellung wie Montage deutlich weniger komplex sein werden.

Um die EU-Regulierung zur CO₂-Reduzierung im Jahr 2020 (95 g/km) zu erreichen, wird der Verbrennungsmotor weiterhin optimiert. Die Industrieexperten gehen zur Zeit davon aus, dass mit weiteren Optimierungsschritten das EU-Ziel aber nicht erreicht werden kann, so dass Fahrzeuge mit elektrifizierten Antrieben die Flotten ergänzen müssen.

Aus industriepolitischer Perspektive ist zu berücksichtigen, dass die deutsche Automobilindustrie eine Schlüsselbranche der deutschen Volkswirtschaft ist. Sie steht für ein Drittel aller industriellen FuE-Aufwendungen und spielt damit für das deutsche Innovationssystem eine herausragende Rolle; sie trägt etwa ein Drittel zum Außenhandelsüberschuss Deutschlands bei und beschäftigt direkt 709.000 und indirekt weitere 1 Mio. Menschen.

Das beschäftigungspolitische Problem des Systemwechsels wird greifbarer, wenn berücksichtigt wird, dass etwa ein Viertel der gesamten Wertschöpfung und Beschäftigung am klassischen Antriebsstrang hängt, der sich nun mehr oder weniger schnell und mehr oder weniger tiefgreifend verändern wird.

Weitere Veränderung über den unmittelbaren Antriebsstrang hinaus betreffen vor allem die eingesetzten Materialien. eMobilität braucht leichtere Werkstoffe, so dass hier durch

die Elektrifizierung des Antriebsstrangs weitere Veränderungen der Wertschöpfungskette mit dem Ziel des Leichtbaus ausgelöst werden.

Die beschäftigungspolitischen Auswirkungen werden in den vorliegenden Prognosen bis 2020/30 in Summe durch die parallele Optimierung und Entwicklung an verschiedenen alternativen Antriebssträngen in etwa 60 bis 80.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen am Standort Deutschland gesehen. Dahinter verbergen sich jedoch auf der betrieblichen und Unternehmensebene gewaltige Verschiebungen.

Für die stark auf den verbrennungsmotorischen Antriebsstrang ausgerichteten Zulieferer kann es zu zum Teil dramatischen Verlusten an Arbeitsplätzen, zur Entwertung von vorhandenen Qualifikationen und Kompetenzen führen.

Diese Unternehmen müssen sich frühzeitig auf den Systemwechsel einstellen und in neue Produktfelder gegebenenfalls auch außerhalb der Automobilindustrie investieren. Andererseits werden neue Akteure wie Batteriehersteller und Energieversorger in der Wertschöpfungskette der Automobilproduktion Beschäftigung schaffen.

Dabei kann die von der Bundesregierung eingesetzte Nationale Plattform Elektromobilität - und soll aus Sicht der an ihr beteiligten IG Metall - eine Arena zur Gestaltung dieses Systemwechsels sein, da hier ein nationaler Branchendialog etabliert wurde, wie er auf der Automobilkonferenz im Krisenjahr 2009 auf dem Hintergrund anderer Voraussetzungen gefordert wurde.

Dr. Heinz-Rudolf Meißner
FAST - Forschungsgemeinschaft für Außenwirtschaft,
Struktur- und Technologiepolitik e.V.
www.fastev-berlin.org