

Autor:	Klaus-Dieter Flörecke, Michael Gerster, Henning Krogh, Burkhard Riering	Rubrik:	HEFTARCHIV
Seite:	Online	Gattung:	Online News
Ressort:	Newsletter Artikel	Visits (VpD):	0,013 (in Mio.)
Weblink:	https://www.automobilwoche.de/article/20190221/HEFTARCHIV/190229976/1339/wo-wird-die-e-mobilitat-jobs-kosten-kampf-um-die-komponente		

Wo wird die E-Mobilität Jobs kosten?: Kampf um die Komponente

Die E-Mobilität wird in der Autoindustrie Jobs kosten. Die Frage ist nur, ob eher bei den Herstellern oder ihren Zulieferern. Die Automobilwoche hat auf höchsten Ebenen nachgefragt.

Der Anfang war recht holprig, aber nun kommt die Elektromobilität in Schwung. Der Bestand an E-Autos erreicht weltweit schon fast sechs Millionen Fahrzeuge - ein Plus von mehr als 60 Prozent zum Vorjahr. Das macht den einen Hoffnung. Und den anderen große Sorgen.

Denn der Umstieg von Benzin- und Dieselantrieb auf Stromer wird in Deutschland viele Arbeitsplätze kosten. Bei E-Motoren sinkt die Komplexität im Vergleich zu klassischen Verbrennern um den Faktor zehn. Die IG Metall hat schon eindringlich vor den Folgen gewarnt. **Im schlimmsten Fall könnten bis zum Jahr 2030 in der Autoindustrie in Deutschland 110.000 der 840.000 Jobs wegfallen.**

Nun geht die Angst um. Bei den Fahrzeugherstellern und den Zulieferern. Alle wollen ihre Werke so gut wie möglich auslasten. Der Kampf um die Fertigung von E-Autos hat begonnen.

Im Daimler-Konzern steht in diesem Jahr die Vergabe wichtiger Komponenten für die Elektromobilität an. Die Arbeitnehmerseite drängt darauf, möglichst viele Bauteile statt wie bisher bei Zulieferern in Zukunft selbst zu fertigen. "Wir möchten im ersten Schritt den Elektromotor für den Standort Untertürkheim sichern und werden dann mit der Werkleitung verhandeln, ob der gesamte elektrische Antriebsstrang hier gefertigt wird", sagte Michael Häberle, Betriebsratschef im Werk Untertürkheim, der Automobilwoche.

Für Untertürkheim, wo 19.000 Mitarbei-

ter bisher vor allem Motoren und Getriebe für Verbrenner fertigen, ist es immens wichtig, zum Zug zu kommen. "Aus meiner Sicht kann die Transformation hin zur Elektromobilität nur dann gelingen, wenn die Kompetenzen für die wichtigsten Bauteile eines Elektrofahrzeugs bei uns liegen", sagt Häberle. Eine Entscheidung beim Elektromotor soll zeitnah fallen, die Vergabe des elektrischen Antriebsstrangs wird im Herbst erwartet.

Die Konzernleitung zeigt sich offen. "Wie immer testen wir dabei den Wettbewerb und entscheiden dann über eine interne oder externe Fertigung, je nachdem, was besser ist für das Unternehmen", sagte **Daimler-Chef Dieter Zetsche** der **Automobilwoche** am Rande der Bilanzpressekonferenz.

Auch **Andreas Wendt, den neuen BMW-Vorstand für Einkauf und Lieferantennetzwerk**, beschäftigt das Thema. "Wenn es strategisch und betriebswirtschaftlich Sinn macht, fertigen wir Komponenten im Haus", sagte Wendt der **Automobilwoche**. Das sei zum einen der Fall, wenn etwas nicht in der von BMW benötigten Qualität am Markt verfügbar ist. "Zum anderen ist der gezielte Auf- und Ausbau eigener Beurteilungskompetenz wichtig. Nur wenn wir selbst Komponenten für die Elektromobilität fertigen, können wir fundiert einschätzen, was wir von Lieferanten verlangen können und was nicht."

Wendt weiß, dass die E-Mobilität die Zuliefererlandschaft verändern wird: "Konsolidierung am Lieferantenmarkt gab es schon immer. So, wie immer wieder neue Player am Markt erschie-

nen sind, die den Wettbewerb beleben." Der Topmanager gibt den Zulieferern einen Rat mit auf den Weg: BMW lege bei seinen Lieferanten "großen Wert auf Volumenflexibilität nach oben". Auch Volkswagen macht die eigenen Komponentenwerke fit für den Wettbewerb.

"Jetzt schärfen wir das Profil in Sachen E-Mobilität. Die Konzern-Komponente übernimmt die End-to-End-Verantwortung für die Batterie - vom Kompetenzaufbau für die Zellfertigung bis zum Recycling", sagt **Stefan Sommer, Konzernvorstand Komponente und Beschaffung**. Das sei ein wichtiger Schritt für den ganzen VW-Konzern.

Federico Magno, Geschäftsführer Automotive von Porsche Consulting, sieht dringenden Handlungsbedarf bei den Zulieferern: "Für die Unternehmen geht es um die blanke Existenz in einem neu strukturierten Markt."

Schlechte Karten haben die Lieferanten vor allem, wenn bei der Technologie Software im Spiel ist, mit der sich die Autobauer von der Konkurrenz abheben wollen. "Für die Hersteller mit modularen Elektronikplattformen ist das Batteriepack ein wesentlicher Kernumfang, der nur für Derivate oder nicht auf der Plattform aufbauende Modelle extern vergeben wird", sagte Automobilexperte Wolfgang Bernhart von der Unternehmensberatung Roland Berger der **Automobilwoche**. Auch das Batteriemangement behalten die Fahrzeughersteller gern im eigenen Haus.

Heiß umkämpft sind E-Motoren. Vor allem damit wollen Autohersteller wie

Zulieferer Jobs im eigenen Haus sichern. "Ich sehe allerdings für die Branche das ­Risiko, dass die Elektromotoren schnell zu Commodities werden", warnt Bernhart.

Auch bei E-Achsen wittern die Zulieferer ihre Chance. "Damit steigen bei uns die Vorleistungen und die Komplexität. Einerseits. Andererseits nimmt die Bedeutung der Zulieferer zu", sagt **ZF-Chef Wolf-Henning Scheider**. Das wäre eine Lebensversicherung für Lieferanten.

Auch andere Zulieferer bieten E-Achsen an. Doch Bernhart warnt: Sie würden sich bald nur noch über Themen wie Bauraum, Gewicht, Kosten und in begrenztem Maß über Effizienz differenzieren können. Schon ist die ­erhoffte Sicherheit wieder dahin. Doch es bleiben noch Chancen: Zukünftig werden Autobauer künftig vermehrt Technologie fürs induktive Laden in

Verbindung mit Schutz und Kapselung des Unterbodens. Ähnliches gilt für die meisten Elektroniksysteme. Produkte wie Inverter oder Konverter werden von den Herstellern zugekauft oder kommen von Auftragsfertigern. Bei Lade­kabeln oder der Bordnetzfertigung könnte die Wertschöpfungstiefe der Zulieferer sogar zunehmen.

Und es gibt einen weiteren ­Retentionsanker, die sogenannte rollende Plattform. Dazu gehören das Fahrwerk inklusive Feder­beine und Dämpfer, das Bremssystem und die Lenkung sowie das als tragende Struktur ausgelegte Batteriepack. Bosch, Continental, Magna oder ZF könnten solche Plattformen mit Partnern bereits heute anbieten, sind sich Branchenkenner einig.

Contis Personalchefin Ariane Reinhart bleibt optimistisch: "Die Transformation der Mobilität bietet auch uns

viele Entwicklungschancen. Dabei stellt sich immer die Frage: ‚Wie können wir den Wandel für unser profitables Wachstum nutzen?‘ Das gilt für alle - egal ob Automobilhersteller oder Zulieferer." Doch am Ende macht immer nur einer das ­Geschäft.

Lesen Sie auch:

E-Motor- und Batteriebau: BMW plant in Dingolfing bis zu 2000 Stellen

Batterien für Elektroautos: Frankreich will Produktion mit 700 Millionen Euro fördern

E-Mobilität: Umstieg könnte in Deutschland 100.000 Jobs kosten

Abbildung:

Fertigung in der Autoindustrie: Ob Teile und Systeme von den Autobauern oder ihren Zulieferern produziert werden, wird künftig nicht nur unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit entschieden. Es geht um sehr viele Arbeitsplätze. (Foto: Audi)

Wörter:

938