

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Heinrich Fiechtner fraktionslos

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau

Auskunft über Jobverluste aufgrund von Dieselfahrverboten

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Mit wie vielen Stellenverlusten in Baden-Württemberg rechnet sie wegen der Umstellung von Diesel- auf E-Fahrzeuge?
2. Wie viele Stellen wurden nach ihrer Kenntnis aktuell bei den Automobilherstellern und -zulieferern in Baden-Württemberg aufgrund der Dieselformatik abgebaut beziehungsweise nicht weiter besetzt?
3. Wie viele Stellen werden nach ihrer Kenntnis in Zukunft bei den Automobilherstellern und -zulieferern in Baden-Württemberg aufgrund der Dieselformatik abgebaut beziehungsweise nicht weiter besetzt?
4. Welche Chancen sieht sie, die Menschen, die vom Stellenabbau betroffen sind, ohne Umschulungsmaßnahmen in neue qualifizierte Arbeitsstellen zu vermitteln?
5. Wie viele Stellen konnten bisher durch die E-Mobilität und die damit verbundene Umstrukturierung bei den Automobilherstellern und -zulieferern in Baden-Württemberg geschaffen werden?
6. Wie viele Stellen deutscher Automobilhersteller und -zulieferer für alternative Energien befinden sich nach ihrer Kenntnis mittlerweile im Ausland?
7. Wie viele Stellen deutscher Automobilhersteller und -zulieferer für alternative Energien befinden sich nach ihrer Kenntnis noch im Inland?

04. 07. 2019

Dr. Fiechtner fraktionslos

Eingegangen: 04. 07. 2019 / Ausgegeben: 12. 08. 2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Im vergangenen Jahr wurden alleine in Deutschland bei Bosch rund 600 Stellen aufgrund der Folgen der Diesel-Fahrverbote abgebaut. Auch Mercedes kündigte einen massiven Stellenabbau an. Mit dieser Kleinen Anfrage soll das genaue Ausmaß des Stellenabbaus erfragt werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 30. Juni 2019 Nr. 33-385/278 beantwortet das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Mit wie vielen Stellenverlusten in Baden-Württemberg rechnet sie wegen der Umstellung von Diesel- auf E-Fahrzeuge?*
- 2. Wie viele Stellen wurden nach Ihrer Kenntnis aktuell bei den Automobilherstellern und -zulieferern in Baden-Württemberg aufgrund der Dieselthematik abgebaut beziehungsweise nicht weiter besetzt?*
- 3. Wie viele Stellen werden nach ihrer Kenntnis in Zukunft bei den Automobilherstellern und -zulieferern in Baden-Württemberg aufgrund der Dieselthematik abgebaut beziehungsweise nicht weiter besetzt.*

Zu 1. bis 3.:

Die Fragen zu den Ziffern 1. bis 3. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Transformation der Automobilwirtschaft durch Elektromobilität und alternative Antriebe, Vernetzung, autonomes Fahren und Digitalisierung der Produktion ist Herausforderung und Chance zugleich. Um insbesondere die Auswirkungen der Elektromobilität auf Wertschöpfung und Beschäftigung in Baden-Württemberg zu untersuchen, wurde die Strukturstudie BWe mobil 2019 der Landesagentur e-mobil BW in Auftrag gegeben.

Im Rahmen dieser Studie wurden mit dem DLR-Szenariomodell VECTOR21 zwei unterschiedliche Marktdurchdringungsszenarien der Elektromobilität auf Basis fundierter Analysen der Rahmenbedingungen und deren Einflüsse auf den Markthochlauf berechnet. Das Modell ermöglicht die wissenschaftlich verifizierte Simulation des Kaufverhaltens von Neuwagenkunden für den europäischen Markt unter Berücksichtigung komplexer gesellschaftlicher, marktlicher, technologischer und gesetzlicher Rahmenbedingungen, die alle in unterschiedlicher Weise auf die Dynamik und die Intensität der Marktdurchdringung alternativer Antriebsstränge wirken. Damit können unter anderem Preisentwicklungen, politische Regulation, aber auch die Bereitstellung von Produktionsvolumina für unterschiedliche PKW-Antriebsstrangtypen als Prämissen vorgegeben und die Wirkungen auf das Kaufverhalten der europäischen Kunden simuliert werden.

Im Ergebnis liegen zwei unterschiedliche Szenarien vor: „Business as usual“ und „progressiv“. Die beiden Szenarien stellen einen möglichen Ergebnisraum für die Pkw-Marktentwicklung in Europa bis 2030 bei unterschiedlicher Entwicklung der Rahmenbedingungen und kritischer Stellgrößen dar. Das Eintreten der für die Szenarien formulierten Rahmenbedingungen in Baden-Württemberg ist vor allem von exogenen Faktoren bestimmt. In der Studie wurden basierend auf diesen Szenarien die Wirkungen auf die Beschäftigung in der Automobilbranche in Baden-Württemberg modelliert und es wurde die „Betroffenheit“ der Beschäftigten abgeschätzt. Diese Schätzung untersucht, welche Beschäftigungseffekte vom Wandel zur Elektromobilität abhängen können, ohne dass eine Prognose im Sinne einer Vorausrechnung möglich ist.

Dabei zeigte sich im Business-as-usual-Szenario im Durchschnitt der Gesamtbranche eine positive Beschäftigungsentwicklung, da die positiven Beschäftigungseffekte aus Marktwachstum, Wertschöpfungsausweitung bei Hybridmodellen und Wertschöpfung bei neuen Komponenten die negativen Effekte aus Abbau in der Produktion von Verbrennerkomponenten und Reduktion des Dieselteils überkompensieren. In den einzelnen Wertschöpfungssegmenten wird es dabei aber zu sehr unterschiedlichen Wirkungen kommen, und es darf nicht verschwiegen werden, dass einzelne Standorte und Unternehmen auch im Business-as-usual-Szenario in existenzielle Schwierigkeiten geraten könnten. Produktionsstandorte, die sich auf den vom Verbrennungsmotor abhängigen Antriebsstrang spezialisiert haben, sind vom Transformationsprozess besonders negativ betroffen. Ca. 10 Prozent der Beschäftigten können vom Umbau negativ betroffen sein. Hier sind große Anstrengungen aller Akteure notwendig, um die Beschäftigten und die baden-württembergischen Standorte auf neue Aufgaben vorzubereiten.

Die Entwicklung des progressiven Szenarios zeigt in der Summe negative Beschäftigungseffekte für die Automobilbranche in Baden-Württemberg. Unter Berücksichtigung der unterstellten Rahmenbedingungen wird hier im Branchendurchschnitt bis 2030 die Beschäftigung um etwas weniger als 7 Prozent der gesamten Beschäftigten der Automobilbranche Baden-Württembergs abgebaut. Auch wenn diese Beschäftigungseffekte die führende Rolle der Automobilbranche in Baden-Württemberg nicht gefährden werden, zeigt eine Analyse der auf den Antriebsstrang spezialisierten Produktionswerke die punktuellen Herausforderungen der Transformationseffekte. Durchschnittlich wäre hier fast jeder zweite Arbeitsplatz vom Transformationsprozess betroffen. Der Strukturwandel stellt die Produktionswerke vor große Herausforderungen. Hier sind außerordentliche Anstrengungen aller Branchenakteure notwendig, um für möglichst viele Produktionswerke im Antriebsstrang eine nachhaltige Entwicklungsperspektive zu sichern.

Amtliche Zahlen zur Anzahl an Stellen, welche aktuell bei den Automobilherstellern und -zulieferern in Baden-Württemberg aufgrund der Dieseldisparität bzw. der Umstellung auf E-Fahrzeuge abgebaut bzw. nicht weiter besetzt wurden, liegen der Landesregierung nicht vor. Auch kann keine Angabe zur Anzahl der Stellen gemacht werden, welche in Zukunft aufgrund der Dieseldisparität bzw. der Umstellung auf E-Fahrzeuge abgebaut bzw. nicht weiter besetzt werden. Entsprechende Szenarien zeigt die oben dargestellte Strukturstudie auf.

4. Welche Chancen sieht sie, die Menschen, die vom Stellenabbau betroffen sind, ohne Umschulungsmaßnahmen in neue qualifizierte Arbeitsstellen zu vermitteln?

Zu 4.:

Der Arbeitsmarkt wird durch das Arbeitsangebot und die Arbeitsnachfrage gebildet. Wenn sich das Angebot infolge von Stellenabbau in einem Wirtschaftszweig bzw. einer Branche erhöht und gleichzeitig die Nachfrage insgesamt nachlässt, dann hat dies Konsequenzen für die einzelne Arbeitskraft mit den von ihr angebotenen Qualifikationen.

Angesichts der Tatsache, dass die Unternehmen in Baden-Württemberg in vielen Branchen mit Fachkräftengpässen oder gar einem echten Mangel zu kämpfen haben, bestehen derzeit Chancen, dass viele der ggf. vom Stellenabbau betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in anderen Branchen bzw. Berufen unterkommen könnten. Dabei steigen diese Chancen, wenn sie hierfür adäquat qualifiziert sind oder werden. Das Land Baden-Württemberg, aber auch die Bundesagentur für Arbeit auf der Grundlage des Qualifizierungschancengesetzes, bieten vielfältige Unterstützungsmöglichkeiten für eine kontinuierliche und vorausschauende Weiterbildung von Beschäftigten.

Anzumerken ist hier: Die Analyse der Beschäftigungseffekte der Strukturstudie BWe mobil 2019 hat gezeigt, dass sich die Folgen bei den Beschäftigten in den unterschiedlichen Bereichen sowohl im Umfang als auch in ihrem Verlauf deutlich unterscheiden. Deshalb müssen die verwendeten Personalentwicklungskonzepte die spezifischen Bedarfe in den einzelnen Standorten und der unterschiedlichen Beschäftigtengruppen aufgreifen und berücksichtigen.

5. *Wie viele Stellen konnten bisher durch die E-Mobilität und die damit verbundene Umstrukturierung bei den Automobilherstellern und -zulieferern in Baden-Württemberg geschaffen werden?*

Zu 5.:

Amtliche Zahlen zur Anzahl der Stellen, welche durch die E-Mobilität und die damit verbundene Umstrukturierung bei den Automobilherstellern und -zulieferern in Baden-Württemberg geschaffen wurden, liegen der Landesregierung nicht vor. Seit dem Start der ersten von insgesamt aktuell drei Landesinitiativen Elektromobilität im Jahr 2010 ist die Anzahl der Beschäftigten der laut amtlichen Statistik in den Wirtschaftszweigen „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ sowie „Sonstiger Fahrzeugbau“ in Baden-Württemberg beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von rund 205.000 (2010) auf rund 243.000 (2018) gestiegen.

Die baden-württembergische Fahrzeugindustrie treibt die Entwicklung der Elektromobilität und der Elektrofahrzeuge mit großem Engagement voran. Elektrofahrzeuge sind fester Bestandteil der Strategie der baden-württembergischen Hersteller und Zulieferer. Die Fahrzeughersteller in Baden-Württemberg haben für die kommenden Jahre eine Vielzahl an weiteren Fahrzeugmodellen angekündigt. Diese reichen von zahlreichen Hybridfahrzeugen über einige rein batterieelektrische Fahrzeugmodelle bis hin zu Fahrzeugen mit einer Brennstoffzelle.

So investiert die Daimler AG nach eigenen Aussagen massiv in eine batterieelektrische Flotte und in die Batterietechnologie – auch als Energiespeicher für die private und industrielle Nutzung. Bereits heute ist die Daimler AG mit verschiedenen Fahrzeugmodellen (Hybridfahrzeuge, batterieelektrischen Fahrzeugen und Brennstoffzellenfahrzeugen) unter den Marken Mercedes-Benz und Smart am Markt vertreten. Unter der seitens Daimler neu gegründeten Marke EQ bündelt die Daimler AG zukünftig das gesamte Know-how rund um die intelligente Elektromobilität von Mercedes-Benz innerhalb des Konzerns. Das Portfolio von EQ umfasst alle künftigen, batterieelektrisch angetriebenen Automobile sowie die dazugehörigen Produkte und Dienstleistungen von Mercedes-Benz.

Die Porsche AG bündelt ihre Aktivitäten im Bereich der Elektromobilität unter der „Marke“ Porsche E-Performance. Bereits heute bietet Porsche verschiedene Hybridvarianten am Markt an. In Zusammenhang mit dem gesteigerten Engagement in der Elektromobilität plant die Porsche AG nach eigenen Aussagen rund 1.400 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Region Stuttgart für die Entwicklung und Produktion des ersten rein elektrisch betriebenen Sportwagens von Porsche „Mission E“ einzustellen. Rund 1.200 davon sollen am Standort Zuffenhausen aufgebaut werden. Neben der Produktion des ersten elektrischen Sportwagens von Porsche soll auch eine Batteriefertigung am Stammsitz Zuffenhausen entstehen. Auch die neu gegründete Porsche Digital GmbH (Ludwigsburg) bietet kurzfristig 50 Arbeitsplätze für kreative Menschen, die neueste Technologien in Mobilitätslösungen für das automobilen Premiumsegment umsetzen wollen.

Auch die Audi AG ist bereits mit verschiedenen Hybridfahrzeugen am Markt vertreten und hat mit der Großserien-Produktion des ersten rein elektrisch angetriebenen SUV (Sport Utility Vehicle) von Audi begonnen.

Auch alle großen und einige kleine und mittlere Zulieferunternehmen in Baden-Württemberg sind auf System- und Komponentenebene im Segment der Elektromobilität engagiert. Zahlreiche Systeme und Komponenten der elektrischen Antriebsstränge heutiger Serienfahrzeuge stammen bereits von baden-württembergischen Zulieferunternehmen. Dieses Engagement wird bei einer Zunahme an Fahrzeugmodellen und verkauften Stückzahlen weiter zunehmen.

6. *Wie viele Stellen deutscher Automobilhersteller und -zulieferer für alternative Energien befinden sich nach ihrer Kenntnis mittlerweile im Ausland?*
7. *Wie viele Stellen deutscher Automobilhersteller und -zulieferer für alternative Energien befinden sich nach ihrer Kenntnis noch im Inland?*

Zu 6. und 7.:

Die Fragen zu den Ziffern 6. und 7. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Zur Anzahl der Stellen deutscher Automobilhersteller und -zulieferer für alternative Energien im In- und Ausland liegen der Landesregierung keine amtlichen Zahlen vor.

Die Automobilhersteller und -zulieferer leisteten auch 2018 einen wichtigen Beitrag zur positiven Entwicklung auf dem deutschen Arbeitsmarkt. Die Stammbesellschaften in ihren Betrieben am Standort Deutschland sind weiter gewachsen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Mitarbeiter im Jahresmittel um über 10.000 Beschäftigte auf rund 830.000. Gegenüber dem Jahr 2010 schufen die Unternehmen der Automobilindustrie mehr als 120.000 neue Arbeitsplätze in Deutschland. Damit ist inzwischen das höchste Niveau seit 1991 erreicht.

Alle drei deutschen Herstellergruppen verbuchten im vergangenen Jahr ein Beschäftigungswachstum. Bei den Fahrzeugherstellern legte die Beschäftigung um knapp zwei Prozent zu. Die deutschen Zulieferbetriebe konnten in ihren Stammbesellschaften gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs um knapp einem Prozent verbuchen. Bei den Herstellern von Anhängern und Aufbauten gab es einen Zuwachs um etwa zwei Prozent.

Dr. Hoffmeister-Kraut

Ministerin für Wirtschaft,
Arbeit und Wohnungsbau