

Studienauszug¹: Prognose Beschäftigungseffekte

Unter Berücksichtigung der gegenläufigen Beschäftigungseffekte ergeben sich für die drei Elektrifizierungsszenarien mit 15 % – 30 % – 40 % die Ergebnisse in Tabelle 1:

Tabelle 1: Gesamtsaldo der Beschäftigungseffekte durch Elektromobilität

Szenario		Beschäftigte					
		Karosserie/ Exterieur	Interieur	E/E	Fahrwerk	Antrieb	Gesamt
15 %	Anzahl	6.228	7.558	16.646	4.217	16.278	50.927
	in % zu Ist	+3,1	+3,1	+11,1	+0,3	-7,0	+1,7
30 %	Anzahl	6.168	7.783	17.091	4.090	14.782	49.914
	in % zu Ist	+2,1	+6,2	+14,0	-2,8	-15,5	-0,3
40 %	Anzahl	6.110	7.861	17.540	3.988	13.698	49.197
	in % zu Ist	+1,2	+7,2	+17,0	-5,2	-21,7	-1,7

Abbildung 1 stellt die Ergebnisse als Diagramm dar.

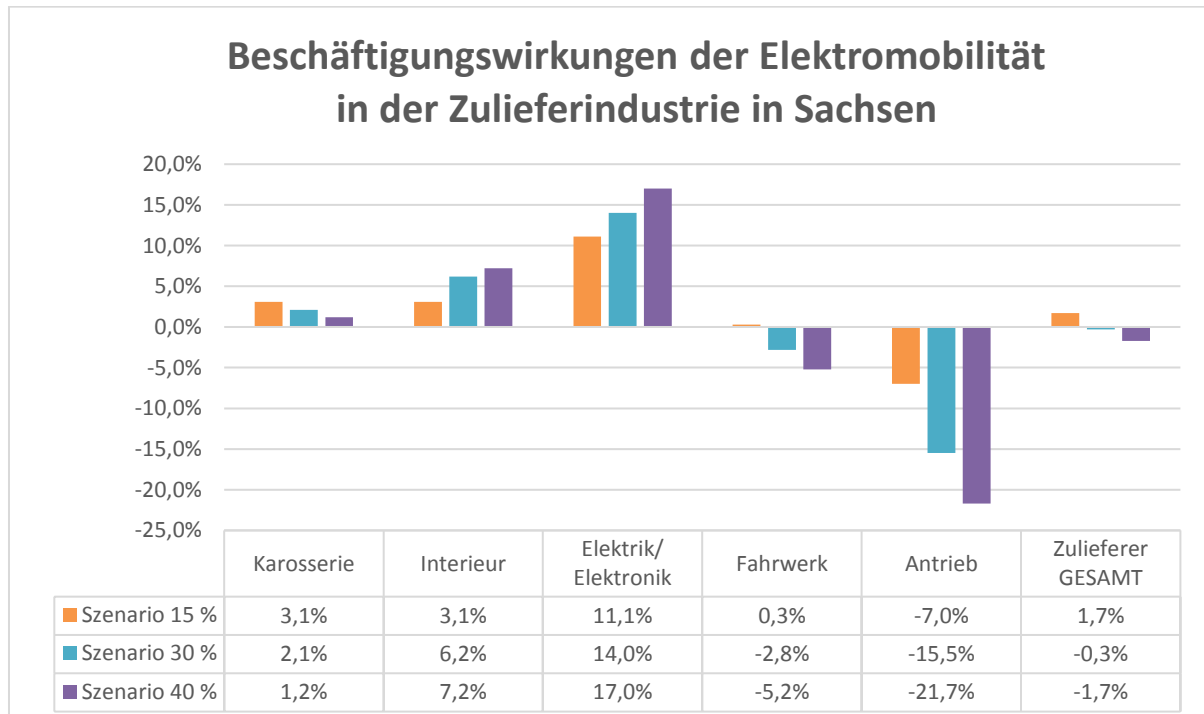


Abbildung 1: Beschäftigungswirkungen der Elektromobilität

¹ Weiterführende Informationen und Erläuterungen finden Sie in der vollständigen Studie:

„Transformationsprozess in der sächsischen Automobilzulieferindustrie aufgrund der Umstellung auf die Produktion von Elektrofahrzeugen“ (AMZ/CATI im Auftrag der SAENA)

Diese Berechnungen zeigen, dass **trotz fortschreitender Elektromobilität in der sächsischen Zulieferindustrie insgesamt keine gravierende Veränderung des heutigen Beschäftigungsniveaus zu befürchten ist**. Selbst bei einem Elektrifizierungsgrad von 40 % sind insgesamt nur geringe Beschäftigungseinbußen in einer Größenordnung von -1,7 % zu erwarten. Da in den Berechnungen zudem die gegenläufigen positiven Beschäftigungseffekte bewusst moderat gehalten wurden, ist sogar ein leichter Beschäftigungsanstieg durchaus möglich.

Obgleich nach der Bewertung der hier vorliegenden Studie der Strukturwandel durch Elektromobilität keine gravierenden Auswirkungen auf das Beschäftigungsniveau in der Zulieferindustrie insgesamt hervorrufen wird, so ist hierdurch dennoch ein **brancheninterner Umwälzungsprozess zu erwarten, der gravierende Folgen für Unternehmen und deren Beschäftigte haben wird**.

In den Produktbereichen **Antrieb und Fahrwerk** reichen die gegenläufigen positiven Beschäftigungseffekte nicht aus, um das heutige Beschäftigungsniveau zu halten. Dies trifft in dramatischem Umfang für den Produktbereich Antrieb zu, der in der Struktur der sächsischen Automobilzulieferindustrie heute die höchste Beschäftigtenzahl aufweist. Hier dürfte sich die Anzahl der Beschäftigten fortlaufend verringern; bei einem Elektrifizierungsgrad von 40 % um mehr als -20 %.

Anders in den Produktbereichen **Karosserie/Exterieur, Interieur und Elektrik/Elektronik**, in denen die positiven Beschäftigungseffekte überwiegen. Im Produktbereich Karosserie/Exterieur können auch bei fortschreitender Elektromobilität die heutigen Beschäftigtenzahlen zumindest stabil gehalten werden; in den anderen beiden Produktbereichen wird ein Beschäftigungswachstum erwartet, das in der Elektrik/Elektronik mit +17 % erwartungsgemäß besonders deutlich ausfällt.

Nicht das zu erwartende generelle Beschäftigungsniveau, sondern die Umwälzungen in der Binnenstruktur der Zulieferbranche ist das Problem des Strukturwandels durch Elektromobilität. Nach der vorliegenden Analyse geraten etwa 12 % der Zulieferunternehmen (Unternehmen der Risikoklassen 4 und 5) unter erheblichen Anpassungsdruck und werden bis zu 5.100 Beschäftigte in sächsischen Zulieferunternehmen (Gesamtsumme der negativen Beschäftigungseffekte) ihre heutige Tätigkeit in ihren bisherigen Unternehmen nicht fortführen können.

Das Gesamtergebnis der Beschäftigungseffekte hängt aber zugleich wesentlich davon ab, ob das Angebot an **4.250 neuen Arbeitsplätzen und Anforderungsprofilen** (Gesamtsaldo der positiven Beschäftigungseffekte) durch entsprechende Mitarbeiter besetzt werden kann. **Die Personalverfügbarkeit wird sich zu einer entscheidenden Herausforderung bei der Bewältigung des automobilen Strukturwandels in der Region entwickeln.**