

AUTOMOBILINDUSTRIE

Elektroautos sind Europas Jobmotor

Der konsequente Ausbau der Elektromobilität soll die Wirtschaft in Europa ankurbeln. Eine Studie hält bis 2030 rund 1,1 Millionen neue Jobs für möglich.

VON Matthias Breitinger | 24. Juni 2013 - 06:17 Uhr

© Oliver Berg/dpa

Ein Elektroauto wird an einer Strom-Zapfsäule aufgeladen (Archivbild).

Wenn die Automobilindustrie grüner wird, könnten in der EU mehr als eine Million neue Jobs entstehen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie, die die European Climate Foundation an diesem Montag in Brüssel vorstellt. Demnach könnten bis 2030 etwa 1,1 Millionen neue Arbeitsplätze entstehen, wenn konsequent vom reinen Verbrennungsmotor auf Plug-in-Hybridtechnik sowie auf Elektroantrieb – batteriebetrieben oder mit Strom aus einer Brennstoffzelle – gewechselt würde.

Die Studie *Fuelling Europe's Future: How auto innovation leads to EU jobs* vergleicht mehrere Szenarien bis 2030. Sollte die Automobilindustrie lediglich konventionelle Verbrennungsmotoren weiterentwickeln und nur auf eine einfache Hybridisierung setzen, könnte demnach bis 2030 gut eine halbe Million Arbeitsplätze geschaffen werden. Würden aber vor allem Elektroautos hergestellt, wäre es möglich, dass bis zu 1,1 Millionen neue Jobs entstehen.

In die Zahlen ist bereits eingerechnet, dass mit dem grünen Wandel in anderen automobilnahen konventionellen Bereichen Arbeitsplätze verlorengehen werden – etwa in Ö Raffinerien. Die Lieferkette vom Rohöl zum Kraftstoff sei allerdings eine der am wenigsten arbeitsintensiven, heißt es in der Studie. Die Wertschöpfung komme außerdem zum größten Teil Ländern außerhalb Europas zugute. Volkswirtschaftlich betrachtet sei es darum sinnvoll, die Ausgaben umzuschichten: vom Ölimport zu Investitionen für Autoinnovationen, die in Europa entwickelt und hergestellt werden.

Jährliche Einsparungen bis 83 Milliarden Euro

Die Autoren der Studie gehen sogar so weit, auch neue Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor oder im Bauwesen zu prognostizieren. Sie argumentieren, dass durch sinkende Ausgaben für Ölimporte neue Investitionen in anderen Bereichen möglich wären. Durch den sinkenden Bedarf an Kraftstoff wären diesem Szenario zufolge im Jahr 2030 auch Einsparungen bei Spritkosten von 58 bis 83 Milliarden Euro jährlich möglich, je nach dem Anteil effizienterer und alternativer Antriebe an der gesamten Fahrzeugflotte in Europa.

Ferner könnten bei einer ambitionierten Umstellung auf neue Antriebstechnik bis zum Jahr 2050 die CO₂-Emissionen durch Autos und Nutzfahrzeuge um bis zu 93 Prozent sinken.

Der Ausstoß von Luftschadstoffen wie etwa Stickoxiden könnte um mehr als 70 Prozent reduziert werden.

Der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland (VCD) sieht durch die Studie seine Forderung nach möglichst strengen CO₂-Obergrenzen bestätigt. "Diese Studie zeigt, dass Investitionen in effizientere Autos nicht nur zum Klimaschutz beitragen, sondern auch zusätzliche Arbeitsplätze schaffen", sagt Kerstin Meyer vom VCD. "Damit das gelingt, muss sich die Bundesregierung jetzt in Brüssel für ambitionierte CO₂-Grenzwerte für Pkw ab 2025 einsetzen."

Der VCD hält den für 2020 angestrebten Grenzwert von durchschnittlich 95 Gramm CO₂ je Kilometer für zu hoch und fordert einen verbindlichen Wert von 80 Gramm. Für 2025 hält der Verein 60 Gramm je Kilometer für sinnvoll, der deutsche Automobilverband VDA wehrt sich gegen jegliche Festlegung von Grenzwerten für die Zeit nach 2020. Die Obergrenzen wirken sich auf die Treibstoffkosten der Autofahrer aus, da CO₂-Ausstoß und Verbrauch direkt zusammenhängen: Pro Liter verbranntem Benzin entstehen 2,3 Kilogramm Kohlendioxid, ein Grenzwert von 80 Gramm je Kilometer entspricht einem Verbrauch von 3,4 Litern je 100 Kilometer.

Die Studie ist eine Reaktion auf Warnungen aus der Automobilindustrie, der Umstieg auf eine CO₂-arme Automobilität sei kostspielig und belastet die angeschlagene europäische Wirtschaft zusätzlich. Die Ergebnisse zeigten das genaue Gegenteil, sagen die Autoren.

EMISSIONEN UND SPRITVERBRAUCH

Strenge Grenzwerte dienen nicht nur dem Klima, sondern helfen auch Verbrauchern beim Sparen. Denn CO₂-Ausstoß und Spritverbrauch hängen unmittelbar miteinander zusammen: Ein Liter Diesel verursacht 2,64 Kilogramm CO₂, ein Liter Benzin 2,33 Kilogramm CO₂.

Das bedeutet: Ein Neuwagen, der 140 Gramm CO₂ je Kilometer ausstößt, verbraucht 5,3 Liter Diesel beziehungsweise 6 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Mit dem künftigen Grenzwert von 95 Gramm pro Kilometer sinkt der Verbrauch je 100 Kilometer auf 3,6 Liter Diesel oder 4,1 Liter Benzin.

SPRITSPAREN

Damit spart der Besitzer eines neuen Pkw kräftig bei den Treibstoffkosten. Gegenüber dem Grenzwert von 2015 bringe ein Wagen, der die Obergrenze von 2020 erfüllt, im ersten Jahr eine Ersparnis von rund 340 Euro – bei heutigen Spritpreisen, erläutert die EU-Kommission. Insgesamt lägen die Einsparungen deutlich höher als der Aufpreis des dank neuer Technik verbrauchsärmeren Wagens – die EU-Kommission geht davon aus, dass ab dem Jahr 2020 neue Pkw 1.100 Euro mehr kosten.

WWF, Greenpeace und der Verkehrsclub VCD fordern einen strengeren Grenzwert von 80 Gramm je Kilometer. Das entspräche einem Verbrauch je 100 Kilometer von 3,4 Litern Benzin oder 3,1 Litern Diesel. Bei einem Kraftstoffpreis von zwei Euro und der durchschnittlichen Fahrleistung des Jahres 2010 würde ein Autofahrer so 587 bis 959 Euro im Jahr sparen, rechnen die Verbände vor.

Jean-Marc Gales, der Chef des europäischen Zulieferverbandes CLEPA, fordert, die schon existierenden Effizienztechnologien viel breiter einzusetzen. Außerdem müssten Industrie, Politik und Forschung zusammenarbeiten, "um sicherzustellen, dass Europa genügend hochqualifizierte Arbeiter und Ingenieure hat". CLEPA gehört zu dem Konsortium, das neben der European Climate Foundation die Studie in Auftrag gegeben hat. In dem Beirat

sitzen unter anderem auch der Batterieherstellerverband EUROBAT, der japanische Autobauer Nissan und der europäische Dachverband ökologisch orientierter Verkehrsclubs. In diesem ist auch der VCD Mitglied.

COPYRIGHT: ZEIT ONLINE

ADRESSE: <http://www.zeit.de/auto/2013-06/elektroauto-brennstoffzelle-arbeitsmarkt-europa>