

Branche unter Strom

DER ANDERE BLICK

Sie fressen keinen Sprit und ersparen der Umwelt den Klimakiller CO₂: Elektroautos. Über sie wird viel geredet, aber auf den Straßen sind kaum welche zu sehen. Das soll sich ändern. Und warum das auch sinnvoll ist und was es für die Millionen Beschäftigten bedeutet – das ist das Thema des Wissenschaftlers Rudi Meißner.

Als die Bundesregierung 2009 den Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität präsentierte, löste sie damit eine gesellschaftliche Debatte über die Zukunft der individuellen Fortbewegung aus. Im Kern geht es darum:

- die Schadstoffe in der Luft zu verringern, um die umwelt- und klimapolitischen Ziele zu erreichen. Das betrifft vor allem das Treibhausgas Kohlendioxid (CO₂),
- unabhängiger vom knapper werdenden Rohstoff Öl zu werden,
- die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie zum führenden Anbieter und Produzenten von Elektrofahrzeugen und ihren Komponenten zu machen,
- Deutschland zum technologischen »Leitmarkt« für Elektromobilität zu entwickeln: Bis 2020 sollen eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren und
- Autobatterien in die Stromnetze einzubinden und als Speicher und Puffer zu nutzen, um die schwanken-

den Strommengen bei der Energieerzeugung durch Windkraftwerke und Solaranlagen aufzufangen und Großinvestitionen in andere Stromspeicher überflüssig zu machen.

Mit dem Entwicklungsplan will die Politik den Systemwechsel

vom Verbrennungsmotor zum elektrischen Antrieb unterstützen. Dieser Wechsel hat schon begonnen. Er wird sich aber noch über viele Jahre hinziehen. Mitsubishi hat bereits mit der ersten Serienfertigung von Elektrofahrzeugen angefangen. Citroën bringt angesichts

des Preises von etwa 34000 Euro gerade ein Leasingangebot auf den deutschen Markt. Deutsche Hersteller planen die Markteinführung von Serienfahrzeugen ab 2013.

Der Verbrennungsmotor wird sich durch die zunehmende Elektrifizierung in den verschiedenen



Foto: Bertrand Bechard/Maxpp Paris/pa

Noch Zukunftsmusik: Autos, die nicht mit Benzin oder Diesel, sondern mit Strom »betankt« werden.

WISSEN

Beschäftigte und Autofirmen fit machen für die elektromobile Zukunft

Elektroautos: Plan der Bundesregierung: 2020 sollen eine Million Autos mit Elektroantrieb auf Deutschlands Straßen fahren.

Nationale Plattform Elektromobilität: Rund 170 Experten und Politiker beraten seit Mai 2010, wie die Politik den Wechsel zum Elektroauto unterstützen kann. Darunter Fachleute der IG Metall. IG Metall-Vorsitzender Berthold Huber ist Mitglied im Lenkungsausschuss. Zu den Themen der Expertenrunde gehört auch die Qualifizierung von Arbeitnehmern.

IG Metall: Die Gewerkschaft der Beschäftigten in der Autobranche will den Wandel mitgestalten und ihre Vorstellungen von einer umweltfreundlichen und sozialen Industriepolitik einbringen. Es geht darum, Millionen vor Arbeitsplätzen sicherer zu machen.

Varianten – mild hybrid, plug-in hybrid, batterieelektrisch oder mit Brennstoffzelle – deutlich verändern und schrittweise abgelöst werden. Viele Komponenten des klassischen Antriebsstrangs mit Benzin- und Dieselmotor werden entweder ganz entfallen oder stark verändert. Elektrische Komponenten werden sie ersetzen. Elektromotor, Batterie, Ladetechnik und Leistungselektronik sind die zentralen neuen Komponenten.

Made in Germany. Der Wechsel hat Folgen für die Arbeitsplätze. Heute hängt ein Viertel der Wertschöpfung mit dem Verbrennungsmotor zusammen und damit auch etwa ein Viertel der Beschäftigung. Der elektrische Antriebsstrang wird 2020 schätzungsweise knapp 60 Prozent der Fahrzeugkosten ausmachen. Allein knapp 40 Prozent entfallen dann auf die Batterie.

Aus heutiger Sicht ist noch weitgehend unklar, wie die künftige Arbeitsteilung zwischen den Herstellern und ihren Zulieferern aussehen wird. Klar ist jedoch, dass sowohl die Entwicklung als auch die Produktion der Komponenten von elektrischen Antrieben in Deutschland angesiedelt sein müssen, wenn nicht in umfangreichem Ausmaß Arbeitsplätze gefährdet werden sollen.

Aus Umweltgründen muss sichergestellt werden, dass der Strom aus erneuerbaren Energien kommt.

60 000 neue Jobs. Mittelfristig, bis 2020, werden Entwicklungsanstrengungen für alternative und konventionelle Antriebe parallel laufen und es wird ein breites Angebot an Antriebsarten geben. Daher gehen Beratungsunternehmen davon aus, dass bis dahin etwa 60 000 zusätzliche Arbeitsplätze in Deutschland entstehen – vorausgesetzt, die Wertschöpfung findet hier statt. Ob dies insbesondere bei der Batterieproduktion der Fall sein wird, ist noch nicht entschieden. Bislang ist erst eine Zellproduktion für Lithium-Ionen-Batterien im Aufbau, vereinzelt kursieren wei-

tere Pläne. Es fehlen noch die Investitionsentscheidungen. Weil sie noch teuer sind und die Motoren eine begrenzte Reichweite haben, werden Elektrofahrzeuge sich vor allem auf Ballungsräume und gewerbliche Flotten beschränken und bis 2020 eine Marktnische bleiben. Größere Marktpotenziale werden ab 2025 bis 2030 erwartet.

Um die Ziele des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität zu unterstützen, hat die Bundesregierung im Mai 2010 die

Zum Autor



Foto: Michael Schinke

Heinz-Rudolf Meißner,

60 Jahre, promovierter Wirtschaftswissenschaftler, arbeitet in verschiedenen Forschungsprojekten am Wissenschaftszentrum Berlin und FAST e.V. Berlin. Schwerpunkt: Auto- und Zulieferindustrie. Meißner, der auch die IG Metall berät, hat eine Reihe von Fachbeiträgen zu Elektromobilität veröffentlicht. Alle Literaturhinweise unter: www.fastev-berlin.org. Email-Adresse des Autors: hrmeissner@online.de

Nationale Plattform Elektromobilität etabliert. Etwa 170 Personen aus Ministerien, Unternehmen, Universitäten, Forschungseinrichtungen und Gewerkschaften, vor allem aus der IG Metall, erarbeiten in sieben Arbeitsgruppen gemeinsam Strategien und Umsetzungsschritte, damit sich Deutschland bis 2020 zum Leitmarkt und -anbieter für Elektromobilität entwickeln kann. Die Plattform eröffnet auch der IG Metall die Möglichkeit, eine beschäftigungsorientierte Industriepolitik mit zu gestalten. ■

Heinz-Rudolf Meißner