

# Mit dem Stromauto wird vieles anders

Mit dem Elektroauto wird sich auch die Autoindustrie verändern: Wenn immer mehr Autos mit Strom fahren, hat das langfristige Folgen für die Branche und die Beschäftigten. Die IG Metall sucht nach intelligenten Konzepten und Lösungen.



Foto: MENNEKES Elektrotechnik GmbH & Co. KG

Es fährt nahezu geräuschlos und verpestet nicht die Umwelt: Das Auto der Zukunft gibt es schon in vielen Prototypen und viele hätten es gerne, wenn es bezahlbar wäre. Nicht erst seit der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt sind Elektroautos Thema Nummer eins.

Richtig serienreif ist bisher der iMiEV, den Mitsubishi in Japan produziert. Nächstes Jahr kommt er auf den deutschen Markt (siehe auch Beitrag in der metallzeitung 5/2009, S. 25).

Auch der gute alte Trabi kommt wieder, und zwar als Elektroauto. Als Trabant nT (Spitzengeschwindigkeit 130 km/h) erlebt die legendäre DDR-Rennpappe ihr Comeback.

**Hoher Forschungsbedarf.** Alle großen deutschen Hersteller haben Elektroautos in der Pipeline. Der Ampera von Opel kommt im nächsten Jahr und der e-UP von Volkswagen 2013 auf den Markt. Daimler will 2014 mit einer Öko-A-Klasse in Serie gehen. BMW plant für 2015 kleine Stadtautos mit Stromantrieb.

Zwei Hauptprobleme müssen durch Forschung und Entwicklung noch gelöst werden: Die begrenzte Reichweite der Batterien und die hohen Kosten von rund 10 000 Euro pro Akku. Bis 2020 sollen sie nur noch halb so viel kosten, viermal mehr Ladezyklen verkraften und schneller aufladbar sein.

Für die Beschäftigung bergen die neuen Trends in der Autobranche Chancen und Risiken. Bundesweit könnte die Elektromobilität rund 50 000 zusätzliche Arbeitsplätze bringen, sagt Jürgen Garcke vom Stuttgarter Zentrum

## Was ändert sich durch den Elektroantrieb?

### ■ Andere Motoren

Ein Auto mit Elektroantrieb braucht weder Getriebe, Auspuff noch Katalysator. Auch Tank, Kolben und Zylinder sind nicht mehr nötig.

### ■ Knackpunkt

**Reichweite**  
Noch sind die Batterien nicht so leistungsfähig, dass ein Elektroauto mehrere hundert Kilometer zurücklegen kann. Auch die Zahl der Ladezyklen ist begrenzt. Nach rund 1000 Mal Aufladen ist Schluss.

### ■ Prognose

Bis 2020 könnten laut Entwicklungsplan der Bundesregierung eine Million Elektrofahrzeuge am Markt sein. Das wären zwei Prozent des deutschen Gesamtbestands.

### ■ Umweltbilanz

Ein Gewinn für die Umwelt sind Elektroautos erst dann, wenn sie mit regenerativer Energie fahren.

### ■ Crux mit dem Stecker

Ungeklärt ist die Frage, welche Steckernorm zum Aufladen der Batterie sich durchsetzt.

für Sonnenenergie- und Wasserstoffforschung (ZSW). Chemie- und Kunststoffspezialisten dürften eine wesentliche Rolle dabei spielen, das Gewicht der Fahrzeuge zu reduzieren. Doch auf die Automobilindustrie, die derzeit ohnehin durch Wirtschafts-, Absatz- und Strukturkrise heftig gebeutelt ist, kommen schwere Zeiten zu.

**Viele Risiken.** Die Fertigungstiefe und damit die direkte Beschäftigung in der Produktion von Fahrzeugen wird bei den großen Herstellern zurückgehen. Auch die Zuliefererindustrie wird der Technologiewandel über kurz oder lang treffen. Völlige andere Produktionsketten werden sich bilden. Auch das KFZ-Gewerbe wird sich verändern, denn Elektroautos sind weniger wartungsintensiv, weil die besonders reparaturanfälligen Teile wie Getriebe, Auspuff und Katalysator entfallen.

Angesichts der tiefgreifenden Veränderungen plädiert die IG Metall für einen Branchenrat »Zukunft der Mobilität«, in dem zukunftsfähige Konzepte erarbeitet werden. Sie fordert außerdem eine gezielte Förderung der Zuliefererindustrie, von denen die entscheidenden Innovationen erwartet werden.

Gewerkschaften, Industrieverbände und Politik müssen gemeinsam daran arbeiten, dass der Strukturwandel der Autoindustrie in Deutschland gelingt, sagte der Erste Vorsitzende der IG Metall, Berthold Huber. Er forderte von der neuen Regierung, die drastischen Umwälzungen in der Branche mit zukunftsfähigen Konzepten zu begleiten. ■

Martina.Helmerich@igmetall.de