



Bezirk Niedersachsen  
und Sachsen-Anhalt

**Elektromobilität –  
Perspektiven für die Automobilindustrie?**

**6. Februar 2009 in Hannover**

**Hartmut Meine**

**Bezirksleiter**

**IG Metall Bezirk Niedersachsen und Sachsen-Anhalt**

**(Es gilt das gesprochene Wort)**

Meine sehr verehrten Damen und Herren,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,

Ich darf Euch und Sie recht herzlich zu unserer Tagung  
„Elektromobilität – Perspektive für die Automobilindustrie?“  
begrüßen. Ich freue mich, dass so viele erschienen sind und wir  
alle hoffen sicherlich auf interessante Referate und spannende  
Diskussionen.

Meine Damen und Herren,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,  
wer in den letzten Monaten die Diskussion in den Medien  
verfolgt hat, konnte den Eindruck gewinnen, dass wir uns in  
einem, maximal zwei Jahren mit Elektrofahrzeugen  
fortbewegen und die klassischen Verbrennungsmotoren der  
Benzin- und Dieselseite endgültig der Vergangenheit  
angehören. Dieser vermittelte Eindruck entspricht nun wahrlich  
nicht der Realität. Jeder hier im Raum weiß, dass es nicht so  
schnell gehen wird.

Ich kann mich gut erinnern, dass wir vor 10 Jahren eine  
ähnliche öffentliche Diskussion hatten. Damals wurde  
behauptet, dass in Kürze alle Kraftfahrzeuge von  
Brennstoffzellen angetrieben würden. Ein Professor aus dem  
Forschungsbereich des Daimler-Benz-Konzerns, der  
interessanterweise den Namen Prof. Panik hat, hat diese  
These in der Öffentlichkeit weit verbreitet und Daimler-Benz hat  
Milliarden in die Brennstoffzellentechnologie investiert. Der  
Leiter der Forschungsabteilung von Volkswagen hat damals die  
Gegenthese vertreten und gesagt, liebe Leute, seid vorsichtig,  
eine schnelle Durchdringung des Pkw-Marktes mit  
Brennstoffzellenantrieben wird es in den nächsten 20 Jahren  
nicht geben. Ich glaube, er hat Recht behalten.

Das Beispiel zeigt, dass man vorsichtig sein muss, wenn es um Prognosen geht, die Zukunftstechnologien betreffen. Zunächst sollten alle offenen Fragen bedacht werden, bevor Prognosen abgegeben werden, die den technologischen Gegebenheiten nicht entsprechen.

Ich glaube, dass es nicht entscheidend ist, ob ein Elektroantrieb oder ein Hybrid-Fahrzeug als Prototyp technologisch machbar sind. Entscheidend ist vielmehr, wann es zu einer relevanten Marktdurchdringung bei Fahrzeugen der Unter- und Mittelklasse kommt.

Entscheidend ist nicht, dass 100 Elektro-Smarts in einem Feldversuch durch London fahren, sondern entscheidend ist, wann 25 Prozent der Fahrzeuge der Golfklasse mit E-Motoren oder Hybrid-Antrieben versehen sein werden. Das ist die entscheidende Frage. Dazu gibt es vorsichtige Schätzungen - die aber seriöserweise mit vielen Fragezeichen zu versehen sind - dass dies möglicherweise im Zeitraum von 2020 bis 2030 der Fall sein könnte. Bis dahin werden viele Fragen zu klären sein.

Da aber bereits jetzt für technologische Entwicklungspfade die Weichen gestellt werden, ist es wichtig, dass sich IG Metall, DGB und Betriebsräte, insbesondere die der Auto- und Zuliefererindustrie, einmischen und Position beziehen.

Dementsprechend wollen wir uns auf der heutigen Tagung sachkundig machen und haben externe Referenten eingeladen, die sich intensiv mit den technologischen Herausforderungen beschäftigen. Für die IG Metall ist die Frage nach der Zukunftstechnologie von großer Bedeutung, da eine große Zahl unserer Mitglieder in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie arbeiten. Das gilt allemal für das Autoland Niedersachsen.

Jeder dritte Industriearbeitsplatz hängt hier von der Automobilindustrie ab. Und wie es sich gehört, ist ein sehr, sehr hoher Anteil dieser Beschäftigten Mitglied in der IG Metall und erwartet von ihrer Organisation Antworten auf mögliche technologische Umbrüche.

Dazu möchte ich zu Beginn unserer Tagung auf zwei Themenkomplexe eingehen und Position beziehen. Möglicherweise werden wir sie im Laufe der Diskussion wieder aufgreifen.

Der erste Punkt bezieht sich auf sichere und zukunftsfähige Arbeitsplätze in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie angesichts eines möglicherweise höheren Anteils von Elektrofahrzeugen und Hybridantrieben.

Ein relevanter Teil der Beschäftigten in der Automobil- und Automobilzuliefererindustrie ist mit der Herstellung von Antriebssträngen oder wie man auf niedersächsisch Platt sagt: des „Powertrains“ beschäftigt. Sie fertigen Benzin- oder Dieselmotoren sowie aufwendige Getriebe in vielfältigen Varianten. Wenn ich einmal technologisch vereinfachen darf: Bei der Einführung von reinen Elektrofahrzeugen wird der Antriebsstrang aus Verbrennungsmotor und Getriebe durch ein System von Elektromotor, Lithium-Ionen-Batterie und elektronischen Steuerungssystemen ersetzt; allenfalls kommt noch ein einfaches Getriebe hinzu.

Wenn zu einem bestimmten Zeitpunkt aufgrund technologischer Umbrüche weniger klassische Antriebsstränge und mehr Elektroantriebe gefertigt werden, wird dies zu erheblichen Umstrukturierungen führen. Das gilt für die Motoren- und Getriebefertigung bei den OEM's, wie für die Komponentenfertigung bei den Zulieferern.

Um die Dimension aufzuzeigen: Im Motorenwerk der Volkswagen AG in Salzgitter arbeiten 6.200 Beschäftigte, die überwiegend Verbrennungsmotoren herstellen, im Volkswagenwerk in Baunatal bei Kassel, arbeitet ein Großteil der 13.000 Beschäftigten in der Herstellung von klassischen und Doppel-Kupplungsgetrieben. Zahlreiche Beschäftigte in der Zuliefererindustrie fertigen Komponenten, wie Nockenwellen, Kurbelwellen, Ventile, Zahnräder, Gehäuse aber auch elektronische Komponenten wie Motorsteuerungen, Sensoren bis hin zu so simplen Dingen wie den Benzintank. Alle diese Produkte werden bei einem reinen Elektrofahrzeug nicht mehr benötigt.

Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die heute diese Produkte herstellen, werden zu Recht ihre Interessen formulieren und im Kontext technologischer Umbrüche für sichere Arbeitsplätze streiten. Deswegen sind alle Beteiligten gefordert, Perspektiven aufzuzeigen, wie die Arbeitsplätze gesichert werden können, wenn zukünftig in nennenswerter Stückzahl Antriebssysteme von Hybrid- oder Elektrofahrzeugen gefertigt werden sollten.

Vereinfacht formuliert stellt sich die Frage, wie organisieren Automobilhersteller und Zulieferer den Prozess der Produktion von Elektromotoren, von Lithium-Ionen-Batterien und von elektronischen Systemen zur Steuerung des Gesamtsystems. Hier stehen wichtige Entscheidungen an.

Ich vertrete die Auffassung, dass die Herstellung von Elektromotoren genauso wie die Herstellung von Verbrennungsmotoren zukünftig zur Kernkompetenz eines Automobilherstellers zählen wird. Bei der Herstellung der Batterie-Systeme setzen offensichtlich alle großen Automobilhersteller auf Partnerschaften mit japanischen, teilweise auch deutschen Batterieherstellern.

Aber die Frage, wo die Batteriezellen oder die kompletten Batteriesysteme gefertigt werden, ob beim Zulieferer oder beim Automobilhersteller, ist bisher offen.

In jedem Fall gilt aber, dass die betroffenen Beschäftigten einen Anspruch auf sichere Arbeitsplätze haben. Sie haben einen Anspruch auf beschäftigtenorientierte Umstrukturierungen und auf Qualifizierung, um diese neuen Produkte fertigen zu können. Diesen allgemeinen Anspruch wird die IG Metall in enger Zusammenarbeit mit den Betriebsräten der Automobil- und Automobilzuliefererindustrie rechtzeitig erarbeiten und konkrete Positionen entwickeln. Zuerst müssen aber die offenen technischen Fragen geklärt werden.

Ich komme zum zweiten Punkt. Bei elektrischen Antriebskonzepten stellt sich die simple Frage, wo der Strom denn her kommen soll. Diese schlichte Fragestellung beinhaltet ein ganzes Geflecht von Zusammenhängen, die ich hier anreißen und in einem Punkt zuspitzen möchte.

Lithium-Ionen-Batterien müssen regelmäßig aufgeladen werden. Das wird auch für zukünftige neue Batteriekonzepte gelten. Dazu bedarf es einer Infrastruktur; auch diesbezüglich sind noch viele Fragen unbeantwortet. Letztlich stellt sich aber die Frage, ist die Stromversorgung ökologisch sinnvoll? Dass heißt konkret, ist die CO<sub>2</sub>-Belastung des Gesamtssystems von Stromerzeugung und Stromverwendung in Elektroantrieben günstiger als die von Verbrennungsmotoren? Wir werden möglicherweise von unseren Referenten heute hören, wie die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Elektromobils im Vergleich zu einem Pkw mit Verbrennungsmotor aussieht, wenn der Strom in CO<sub>2</sub> optimierten Kohlekraftwerken erzeugt wird.

Meine Damen und Herren,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,  
in dieser Debatte gibt es erste Stimmen aus der Politik, aus der Automobilindustrie, aber auch aus der Energiewirtschaft, die die Frage der Elektroantriebe zum Anlass nehmen, den gesellschaftlichen Konsens zum Ausstieg aus der Kernenergie in Frage zu stellen. An dieser Stelle beziehe ich für die IG Metall klar Position. Die Atomenergie ist eine veraltete und rückwärts gewandte Technologie, die aus ökologischen und aus Gründen der Sicherheit zu Recht von vielen Menschen abgelehnt wird. Anders als dies uns die Experten der Atomlobby nahelegen wollen, ist das Entsorgungsproblem für Atommüll nicht gelöst. Wer dies nicht wahr haben will, für den organisiert die IG Metall einen Rundgang im Salzberg Asse, wo uns auch vor vielen Jahren Experten erläuterten haben, dass sei ein idealer Lagerungsstandort für Atommüll.

Um es auf noch mal auf den Punkt zu bringen,  
die IG Metall wird sich widersetzen, wenn die Einführung von Elektrofahrzeugen zum Anlass genommen werden sollte, den gesellschaftlichen Anti-Atom-Konsens in Frage zu stellen.

Die Lösung liegt meines Erachtens in der erweiterten Nutzung von regenerativen Energien, so dass eine positive CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Elektrofahrzeuges sichergestellt ist, wenn der Strom mit Solar- oder Windenergie erzeugt wird.

Ich gehe davon aus, dass wir heute einiges erfahren werden, ab wann das realistisch ist. Denn allein die Formulierung dieses Ansatzes löst nicht das Problem.

Wir werden einschätzen müssen, ob der erhöhte Bedarf durch Elektrofahrzeuge realistischweise durch den Ausbau regenerativer Energien aufgefangen werden kann. Ich erhoffe mir für diese Fragestellung heute sehr konkrete Antworten.

Meine Damen und Herren,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,  
ich bin am Ende meiner Einleitung. Ich hoffe, dass ich einige Fragen angerissen habe und vielleicht den Einen oder Anderen provoziert habe. Ich bin gespannt auf die Vorträge unserer Referenten und freue mich sehr, dass es uns gelungen ist, Herrn Mathias Samson von Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Umwelt und Verkehr für die Tagung zu gewinnen. Er berichtet über den nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität. Herr Samson herzlich Willkommen hier bei uns.

Ich freue mich sehr, dass wir mit Dr. Wolfgang Steiger, dem Leiter der Abteilung Konzernbeziehung der Volkswagen AG einen namhaften Vertreter der Automobilindustrie gewinnen konnten. Herr Steiger spricht zum Thema „Antriebskonzepte der Zukunft – die Perspektiven von Volkswagen.“ Auch Sie Herr Steiger begrüße ich recht herzlich hier bei uns beim DGB und der IG Metall. Herzlich Willkommen.

Daran anschließen wird Dr. Ulrich Höpfner vom IFEU aus Heidelberg über Rahmenbedingungen der Elektromobilität sprechen und nach einem Mittagsimbiss, Frau Dr. Wohlfahrt-Mehrens vom Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung in Ulm. Frau Dr. Wohlfahrt-Mehrens wird den technologischen Stand der Batterietechnik darstellen. Sehr geehrter Herr Dr. Höpfner, sehr geehrte Frau Wohlfahrt-Mehrens auch Ihnen gilt unser herzliches Willkommen.

Nach den Referaten werden wir die Möglichkeit haben, in einem Roundtable-Gespräch zu diskutieren. Alle Teilnehmer dieses etwas groß geratenen Workshops sind eingeladen, mit zu diskutieren und Bernd Lange vom DGB wird dann in seinem Abschlusswort versuchen, die Ergebnisse der Tagung zusammenzufassen.



Ich darf mich für ihre Aufmerksamkeit recht herzlich bedanken  
und übergebe Herrn Mathias Samson das Wort.