Berlin, den 13.09.2019

Den Wandel der Automobilindustrie sozial und ökologisch gestalten

Deutschlands Schlüsselindustrie steht vor riesigen Herausforderungen. Automatisierung, Digitalisierung, Fachkräftemangel und Elektrifizierung treffen in einer noch nie dagewesenen Gleichzeitigkeit aufeinander. Die erforderliche Modernisierung der Automobilindustrie muss nun rasch erfolgen, damit Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland und Europa erhalten bleiben und sich die neuen Zukunftstechnologien hier ansiedeln.

Dem Verkehrssektor ist es als einzigem Sektor in Deutschland nicht gelungen, seine Treibhausgasemissionen in den letzten dreißig Jahren zu senken. Das liegt vor allem am Auto, das zwar beim Kraftstoffverbrauch besser, allerdings über die Jahre auch immer größer wurde und stetig mehr Kilometer auf der Straße zurücklegte. Gleichzeitig sind immer mehr Fahrzeuge auf der Straße. Zwar ist es richtig, möglichst viel Transport und Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und entsprechend massiv in den Ausbau klimafreundlicher Verkehrsträger zu investieren. Zieht man allerdings in Betracht, dass heute drei Viertel aller Personenkilometer in Deutschland mit dem Auto zurückgelegt werden, müssen die Autos abgasfrei und energieeffizient werden.

Während die Frage der klimafreundlichen Antriebstechnologie im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge und anderer Verkehrsträger wie Flugzeuge und Schiffe noch offen ist, setzt sich für Pkw der Elektromotor durch. Die Technologie ist bereits weit entwickelt und schon jetzt verfügbar, während es synthetische Kraftstoffe bisher quasi nur in reagenzgläsergroßen Mengen gibt. In Deutschland findet derzeit gar keine kommerzielle Produktion von strombasierten Flüssigkraftstoffen statt. Im Pkw wäre ihr flächendeckender Einsatz außerdem ineffizient und vor allem teuer. Entsprechend konsequent müssen sich Hersteller und Bundesregierung jetzt hinsichtlich des Elektromotors aufstellen, um Wettbewerbsvorteile gegenüber der internationalen Konkurrenz zu generieren.

Die Elektrifizierung wird erhebliche Veränderungen nach sich ziehen und die gesamte Automobilbranche mit ihren vielen Unternehmen und Beschäftigten vor Herausforderungen stellen. Selbiges gilt für die betroffenen Regionen sowie für die heutigen und künftigen Autofahrerinnen und Autofahrer. Um eine gesellschaftliche Mehrheit für die Modernisierung der Automobilindustrie herzustellen, um also die Akzeptanz für das Elektroauto mit all seinen Facetten sicherzustellen, müssen im besten Sinne einer sozial-ökologischen Transformation neben den Klimaaspekten und der Wirtschaft auch die Perspektiven der Beschäftigten, der Verbraucherinnen und Verbraucher sowie der Regionen einbezogen werden. Wir brauchen nicht weniger als einen neuen Gesellschaftsvertrag, der adäquate Antworten sowohl auf die ökologischen als auch auf die sozialen Fragen gibt.

1. Perspektive Klimaschutz - abgasfrei die Klimaziele erreichen

Das wirksamste Mittel, um das Auto abgasfrei und energieeffizient zu machen, ist die Festlegung ambitionierter CO_2- und Schadstoffgrenzwerte. Sie zwingen die Hersteller, in die entsprechenden klima- und umweltfreundlichen Fahrzeugtechnologien zu investieren, ohne die Verantwortung auf die Autofahrerinnen und -fahrer abzuwälzen. Zwar hat die EU unlängst die CO_2-Grenzwerte verschärft und verlangt nun eine Reduktion der CO2-Emissionen der neu zugelassenen Fahrzeugflotten um 15% bis 2025 und 37,5% bis 2030. Diese Maßnahmen sind allerdings nicht ausreichend, um die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich zu erreichen. Nötig wäre stattdessen eine viel deutlichere Reduktion von Kohlendioxidemissionen neu zugelassener Fahrzeuge.

Wir wollen deshalb durchsetzen, dass ab dem Jahr 2030 nur noch abgasfreie Neuwagen auf dem deutschen Markt verkauft werden. Um das Auto klimafreundlicher zu machen, braucht es ergänzend ein klares Preissignal für die ökologischen Kosten des Fahrens. Wir wollen die Dieselsubventionen daher schrittweise abbauen. Wer neues fordert, darf nicht altes fördern. Außerdem wollen wir dem Ausstoß von Klimagasen einen fairen Preis geben, indem wir die Kraftstoffe nach dem CO_2-Gehalt besteuern. Ein solcher CO_2-Preis beginnt bei 40 Euro pro Tonne CO_2 und würde den Preis für einen Liter Benzin um wenige Cent erhöhen. Ein schrittweiser Anstieg des Preises führt zu einer Veränderung des Verbraucherverhaltens und belohnt über die gleichzeitige Auszahlung eines Klimageldes solche Personen, die wenig CO_2 erzeugen.

Auch in den Fuhrparks von Unternehmen und Kommunen brauchen wir angesichts der hohen Fahrleistungen mehr abgasfreie Fahrzeuge. Zudem gilt: Wer beruflich gute Erfahrungen mit der Elektromobilität macht, steigt auch privat eher um. Dafür muss die von der Bundesregierung geplante Sonderabschreibung für elektrische Lieferfahrzeuge auf alle elektrischen Fahrzeuge ausgeweitet werden. Zudem muss die Dienstwagensteuer nach ökologischen Kriterien umgebaut werden. Wir wollen, dass nur komplett abgasfreie Autos den günstigsten Steuersatz zahlen, während alle anderen Fahrzeuge je nach CO_2-Ausstoß versteuert werden. Für kommunale Flotten wollen wir die bestehenden Förderprogramme aufstocken und von der Bürokratie befreien. Außerdem muss in Beschaffungsrichtlinien grundsätzlich eine Vorrangstellung von Elektrofahrzeugen verankert werden.

2. Perspektive Beschäftigte - Arbeitsplätze erhalten, Qualifizierung ermöglichen

An der Automobilindustrie und ihren Zulieferbetrieben hängen über 800.000 Arbeitsplätze. Dies sind vielfach gut abgesicherte Jobs, die den Beschäftigten nicht nur guten Lohn und Mitbestimmung, sondern auch Anerkennung und Wertschätzung bringen. Ein neuer Gesellschaftsvertrag für das Auto der Zukunft muss möglichst viele dieser Jobs erhalten und zugleich die Beschäftigten und die Unternehmen beim Wandel unterstützen.

Konsequente Modernisierung zum Erhalt der Arbeitsplätze: Der Umbau der Automobilindustrie wird in den kommenden Jahren zwar erst einmal zu mehr Arbeitsplätzen führen**.** Nach Studien der IG Metall werden durch die erforderliche Elektrifizierung des Antriebsstranges mittelfristig bis zum Jahr 2030 allerdings mindestens rund 45.000 Arbeitsplätze in der Produktion verloren gehen. Und mehr noch: Wenn die Antriebswende verzögert oder verschlafen

wird, gibt es auch kurzfristig keine Mehrarbeit und es droht ein Vielfaches der prognostizierten Verluste. Die Politik muss ihren Beitrag dazu leisten, dass das Auto der Zukunft in Deutschland gebaut wird. Damit ist den Beschäftigten am meisten geholfen. Dazu muss die Bundesregierung nun die Voraussetzungen dafür schaffen, dass der deutsche Heimatmarkt zum Leitmarkt für Elektromobilität wird.

Neue Arbeitsplätze schaffen: Nach Angaben der EU-Kommission könnten durch die Ansiedelung von Batteriezellenproduktion europaweit bis zu drei Millionen neue Stellen entstehen. Indem die Bundesregierung ihre Forschungsmittel für Batteriezellen der nächsten Generation erhöht, kann die Wertschöpfung im Land gehalten werden. Neue Arbeitsplätze werden auch bei den Stromherstellern entstehen, die vom Aufbau der Ladeinfrastruktur profitieren. Für die öffentliche Ladeinfrastruktur muss das staatliche Investitionsprogramm auf 600 Mio. Euro verdoppelt werden. Wichtig ist, dass auch diese neuen Arbeitsplätze tariflich bezahlt und betriebliche Mitbestimmung gefördert werden, etwa indem die sensible Phase, wenn Beschäftigte sich erstmalig für einen Betriebsrat engagieren, besonders geschützt wird.

„Qualifizierungs-Kurzarbeit“ einführen: Die Unternehmen brauchen gute Rahmenbedingungen für den ökologischen Umbau und gleichzeitig ausreichend Möglichkeiten, um ihre Beschäftigten nachhaltig zu qualifizieren. Wir wollen Weiterbildung und Qualifizierung umfassend fördern und ermöglichen, so dass sie weder am fehlenden Geld noch an der fehlenden Zeit scheitern. Wir wollen dazu als eine wichtige Maßnahme eine neue "Qualifizierungs-Kurzarbeit" einführen, um so die Chancen der Beschäftigten und der Betriebe im Strukturwandel vorausschauend zu verbessern. Die Phase der Kurzarbeit muss konsequent für die Qualifizierung der Beschäftigten genutzt werden. Dabei wollen wir die "Qualifizierungs-Kurzarbeit" eng an die Sozialpartnerschaft koppeln und zwar durch tarifliche Regelungen und Betriebsvereinbarungen. Denn Unternehmen, Gewerkschaften und Betriebsräte können nur gemeinsam dem Strukturwandel die richtige Richtung geben.

Mitbestimmung ausbauen: Häufig sind es die Betriebsräte, die auf nachhaltige und innovative Investitionen im Unternehmen drängen. Wir wollen daher im Zuge der sozial-ökologischen Transformation die betriebliche Mitbestimmung stärken, indem Betriebsräte stärker bei der Personalentwicklung eingebunden werden und die Mitbestimmungsrechte bei der Weiterbildung erweitert werden, etwa indem Betriebs- und Personalräte selbst ein Initiativrecht erhalten.

3. Perspektive Verbraucherinnen und Verbraucher - Mobilität bleibt bezahlbar

Klima- und industriepolitisch ist es erforderlich, dass sehr schnell viele emissionsfreie Autos auch real auf die Straße kommen und die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ablösen. Gleichzeitig ist es wichtig, dass der Umstieg vom Verbrenner auf ein E-Auto für die Menschen bezahlbar ist. Das gilt ganz besonders für Gruppen wie Pendlerinnen und Pendler sowie Menschen auf dem Land, die auf ihr Auto angewiesen sind.

E-Autoförderung sozial-ökologisch staffeln: Wir wollen deshalb die Förderung neu aufstellen. Wir schlagen vor, nur noch reine E-Autos mit einer Kaufprämie zu fördern. Diese soll im Schnitt verdoppelt werden, gleichzeitig wollen wir eine soziale Staffelung vorsehen. Preiswertere und kleinere Fahrzeuge erhalten eine höhere Prämie als teure große Autos. Während der Kauf eines 60.000 Euro teuren Pkw's weiterhin mit 2.000 Euro gefördert würde, stiege die Förderung schrittweise auf bis zu 5.000 Euro für Autos unter 30.000 Euro. Außerdem soll die Prämie als Bonus-Malus-System ausgestaltet sein: Sie wird also nicht mehr über den allgemeinen Staatshaushalt finanziert, sondern von den Käufern hochmotorisierter Spritschlucker.

Neue Mobilitätskonzepte fördern, öffentlichen Verkehr ausbauen: Die Zukunft der klimafreundlichen Mobilität liegt nicht darin, das heutige fossile Auto einfach durch E-Autos zu ersetzen. Notwendig sind vielmehr neue Mobilitätskonzepte (Vernetzung, Sharing) und eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Der eindeutige Schwerpunkt staatlicher Investitionen muss aus sozialen und ökologischen Gründen auf den massiven Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, des Schienenverkehrs sowie des Radverkehrs liegen. Deswegen wollen wir die sogenannten GVFG-Mittel für den Erhalt und den Ausbau des Nahverkehrs erhöhen und für den Bau von Rad(schnell)wegen an Bundesfernstraßen zusätzliches Geld bereitstellen. Die Investitionsmittel für den Schienenfernverkehr müssen schrittweise so erhöht werden, dass bis zum Jahr 2030 zusätzliche vordringliche Schienenprojekte umgesetzt werden können.

4. Perspektive Regionen - nachhaltiger Strukturwandel durch regionale Transformationsmittel

Die Elektrifizierung ist insbesondere für Zulieferer ein Problem, die Komponenten für den herkömmlichen Antriebsstrang und den Verbrennungsmotor herstellen. Deutschlandweit arbeiten etwa 200.000 Beschäftigten in diesem Bereich. In den jeweiligen Automobilregionen nehmen diese Unternehmen eine wichtige industrie- und beschäftigungspolitische Rolle ein. Eine Krise der Automobilindustrie kann somit schnell auch zu einer Krise in den betroffenen Regionen führen.

Regionale Transformationsmittel bereitstellen: Um den Strukturwandel gezielt zu fördern, braucht es dringend eine Stärkung der Investitionstätigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen, die sich aus eigener Kraft nicht auf den Weg hin zu einer Ökologisierung ihrer Produkte und Produktionsprozesse machen können. Die Förderung zielt auf Unternehmen, die mit ihrem Standort in der Region bleiben wollen und erfasst auch die Netzwerke der regionalen Akteure aus Wissenschaft, Politik, Wirtschaft, Gewerkschaften, Belegschaft und Gesellschaft, um eine breite Einbindung sicherzustellen. So können alle Aspekte entlang bestehender Wertschöpfungsketten des regionalen Wirtschaftsraumes beleuchtet und gemeinsam Visionen sowie Entwicklungspfade erarbeitet werden, wo die Region sozial und wirtschaftlich in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren stehen sollte. Denkbar wäre die Integration bzw. die Ausführung der regionalen Transformationsmittel etwa über eine Erweiterung der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur.

Kluge Flächenpolitik: Teil einer solchen regionalen Strategie muss schließlich eine kluge Flächenpolitik sein, um gegebenenfalls auch kurzfristig Projekte des technologischen Wandels - wie die Batteriezellfertigung - realisieren zu können. Hierfür müssen entsprechende Gewerbeflächen zur Verfügung stehen. Dabei geht es nicht nur um neue Gebiete, sondern auch um die Reaktivierung brachgefallener Flächen sowie die tatsächliche Umsetzung bereits gesicherter Gebiete. Aus regionaler Sicht machen Förderprogramme als Teil der regionalen Transformationsmittel zur (Re-)aktivierung regionalbedeutsamer Gewerbegebiete, wie sie etwa die Region Stuttgart initiiert hat, unbedingt Sinn.

Autor*innen des Papiers:

Dr. Anton Hofreiter MdB, Fraktionsvorsitzender Grüne BT-Fraktion

Anja Hajduk MdB, stv. Fraktionsvorsitzende

Oliver Krischer MdB, stv. Fraktionsvorsitzender

Cem Özdemir MdB

Beate Müller-Gemmeke MdB, Sprecherin f. ArbeitnehmerInnenrechte und aktive Arbeitsmarktpolitik

Stephan Kühn MdB, Sprecher für Verkehrspolitik