



Klimaschutz, Mobilität und Arbeitsplätze

Wo stehen die Gewerkschaften?

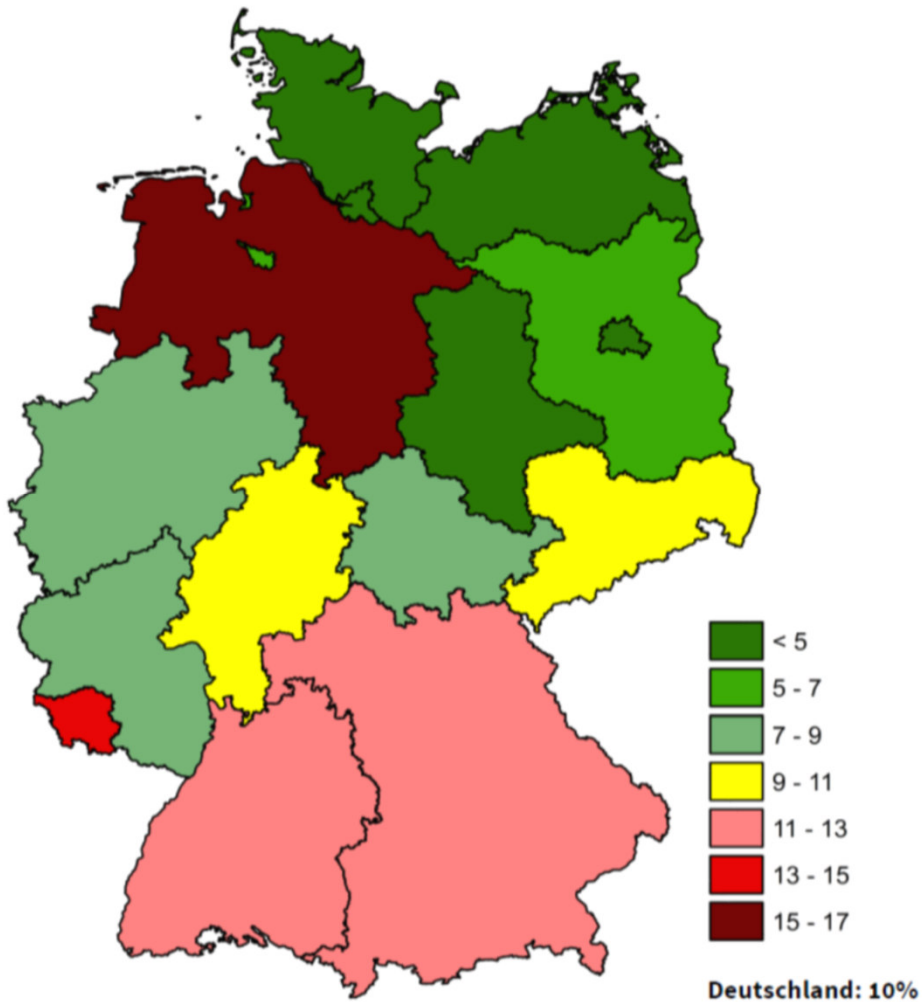
Frederic Speidel,
IG Metall Bezirksleitung NDS-LSA

Science Day 2019 der Kooperations-
stelle Hochschule & Gewerkschaften
Region Hannover – Hildesheim, 22.5.2019

Inhalt

- Zum Einstieg: Niedersachsen und der Verbrennungsmotor
- In der idealen Welt...
- Transformation – Was genau soll das sein?
- Die Klimaregulation und die Automobilindustrie
- CO₂-Regulierung und Beschäftigungsfolgen
- Die Transformation gestalten!
- Auf die kurze Formel gebracht...

Abb. 1 – Vom Verbrennungsmotor abhängige Beschäftigung in % der jeweiligen industriellen Gesamtbeschäftigung



Quelle: Statistisches Bundesamt, Bundesagentur für Arbeit, Berechnungen des ifo Instituts.

Tab. 1 – Relative Betroffenheit in Niedersachsen, im Saarland, in Baden-Württemberg und in Bayern am höchsten

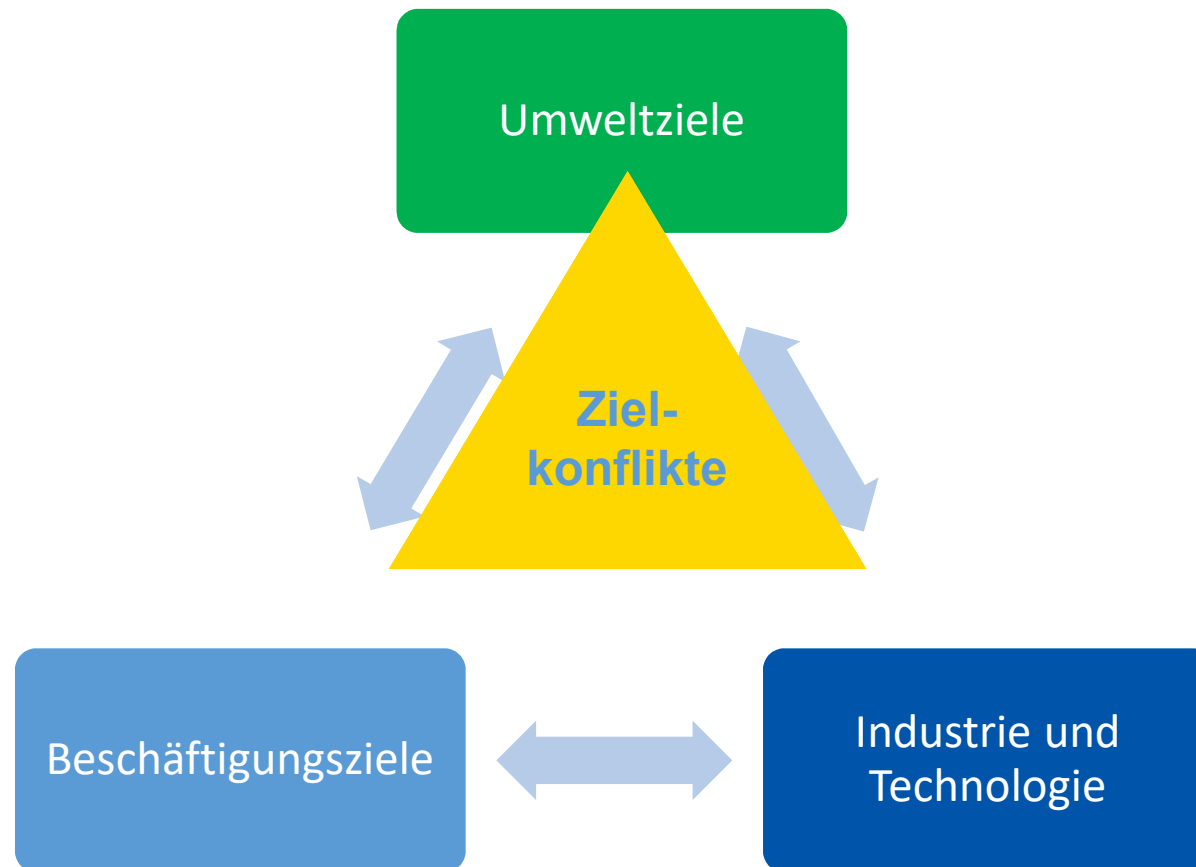
BUNDESLAND	VOM VERBRENNUNGSMOTOR ABHÄNGIGE BESCHÄFTIGUNG – IN % DER JEWELIGEN INDUSTRIELLEN GESAMTBESCHÄFTIGUNG –		
	2015	direkt	indirekt
Niedersachsen	13	3	16
Saarland	10	4	15
Baden-Württemberg	10	3	13
Bayern	9	2	11
Sachsen	7	3	10
Deutschland	8	3	10
Hessen	7	2	10
Thüringen	6	3	9
Nordrhein-Westfalen	4	3	7
Rheinland-Pfalz	5	2	7
Brandenburg	4	3	6
Bremen	3	2	5
Hamburg	2	3	5
Sachsen-Anhalt	2	2	4
Berlin	2	1	4
Schleswig-Holstein	2	2	4
Mecklenburg-Vorpommern	2	2	4

Direkt betroffen sind fertige Fahrzeuge mit Verbrennungsantrieb oder Komponenten, die ausschließlich in Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren benötigt werden (neben Motorteilen z.B. die Abgasanlage). **Indirekt betroffen** sind vor allem Produktarten, die nur teilweise der Verbrennungstechnologie zuzurechnen sind (Getriebe) bzw. auch anderweitig in Kfz eingesetzt werden (Metallteile), oder Produktarten, die Komplementärgüter zum Verbrennungsmotor sind (Kraftstoffe).

The background features a large, abstract geometric shape on the left side, resembling a stylized arrow or a large triangle pointing to the right. This shape is composed of several overlapping areas: a bright red section on the far left, a darker red section, and a large orange section that tapers to a point on the right. Below the orange section, there is a light grey triangular shape that also points to the right. The rest of the background is plain white.

In der idealen Welt...

Zielkonflikte managen statt verdrängen!



Die Verkehrswende geht alle an!

Roman Zitzelsberger (Bezirksleiter der IG Metall Baden-Württemberg, Meinungsartikel im Handelsblatt vom 10.5.19)

„Nun geht es darum, die gesellschaftliche Debatte für eine **sozial-ökologische Mobilitätswende** voranzutreiben – in den Betrieben, den Kommunen und auf der Straße.“

„Der Umbruch wird nur zu bewältigen sein, wenn alle Akteure verstehen, dass gute, nachhaltige Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz und eine funktionierende Wirtschaft mit guten und sicheren Arbeitsplätzen drei Dinge sind, die zusammengehören.“

„Nur wenn es gelingt, die **Verkehrswende sozial sicher und fair** zu gestalten, werden die Menschen sie mittragen.“

Die Welt am 1. Mai...

Wir stehen zu den Pariser Klimazielen. Aber wir fordern eine Mobilitäts- und Energiewende, die keinem Wettlauf um willkürliche Reduktionsziele folgt und den Autofahrern dieser Republik nicht den schwarzen Peter zuschiebt; die den Klimawandel aber auch nicht ignoriert und ein schlichtes Weiter-so propagiert. Wir wollen Investitionen in klimafreundlichere Produkte, Prozesse und Infrastrukturen. Wir arbeiten für eine innovative und nachhaltige Industrie in Deutschland. Ohne uns wird das nicht gelingen – das ist die ökologische Transformation!

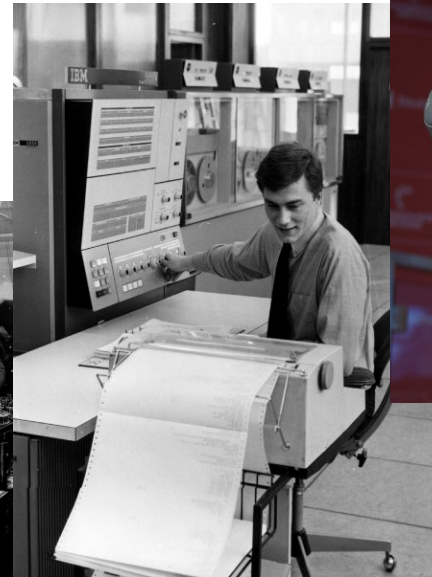
The background features a large, abstract geometric shape on the left side, resembling a stylized arrow or a large triangle pointing to the right. This shape is composed of several overlapping areas: a bright red area at the top left, a darker red area below it, and a light grey area at the bottom. The right edge of this shape is a smooth gradient transitioning from red to orange to yellow. The rest of the background is plain white.

TRANSFORMATION –
WAS GENAU SOLL DAS SEIN?

Transformation der Arbeitswelt gab es schon immer...



1964



1978



2016

Quelle: Spiegel

...aber nicht in dieser Dynamik und Gleichzeitigkeit



Treiber der Transformation

Globalisierung /
neue Wert-
schöpfungsketten

Klima-/Umwelt-
regulation

Digitalisierung
Prozesse

Digitalisierung
Produkt

Vielfalt

Demografie

Diese **Megatrends** treffen
auf eine Gesellschaft,
die zunehmend **ungerecht**
ist und auch so empfunden
wird.



DIE KLIMAREGULATION UND DIE AUTOMOBILINDUSTRIE

ZWISCHEN WACHSTUM UND ÖKOLOGISCHER
VERANTWORTUNG

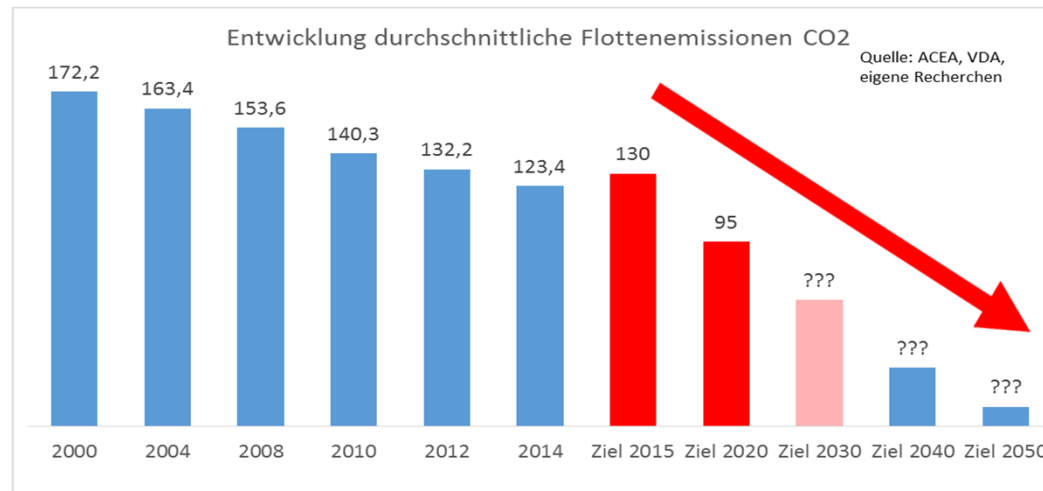
Ausgangslage: Entwicklung Treibhausgase in Deutschland 1990 - 2014

Handlungsfeld	THG-Emissionen 1990 (Mio. t CO ₂ -Äq.)	THG-Emissionen 2014 (Mio. t CO ₂ -Äq.)	Korridor der Restemissionen 2030 lt. KSP 2050	Anvisierte prozentuale Minderung 2030 ggü. 1990	Prozentuale Minderung 1990 bis 2014	Anvisierte Prozentuale Minderung 2014 bis 2030
Energie- wirtschaft	466	358	175 - 183	62 - 61 %	-23 %	51 - 49 %
Industrie	283	181	140 - 143	51 - 49 %	-36 %	23 - 21 %
Verkehr	163	160	95 - 98	42 - 40 %	-2 %	41 - 39 %
Gebäude	209	119	70 - 72	67 - 66 %	-43 %	41 - 40 %
Landwirt- wirtschaft	88	72	58 - 61	34 - 31 %	-18 %	19 - 15 %
Teilsomme	1209	890	538 - 557	56 - 54 %	-26 %	40 - 37 %

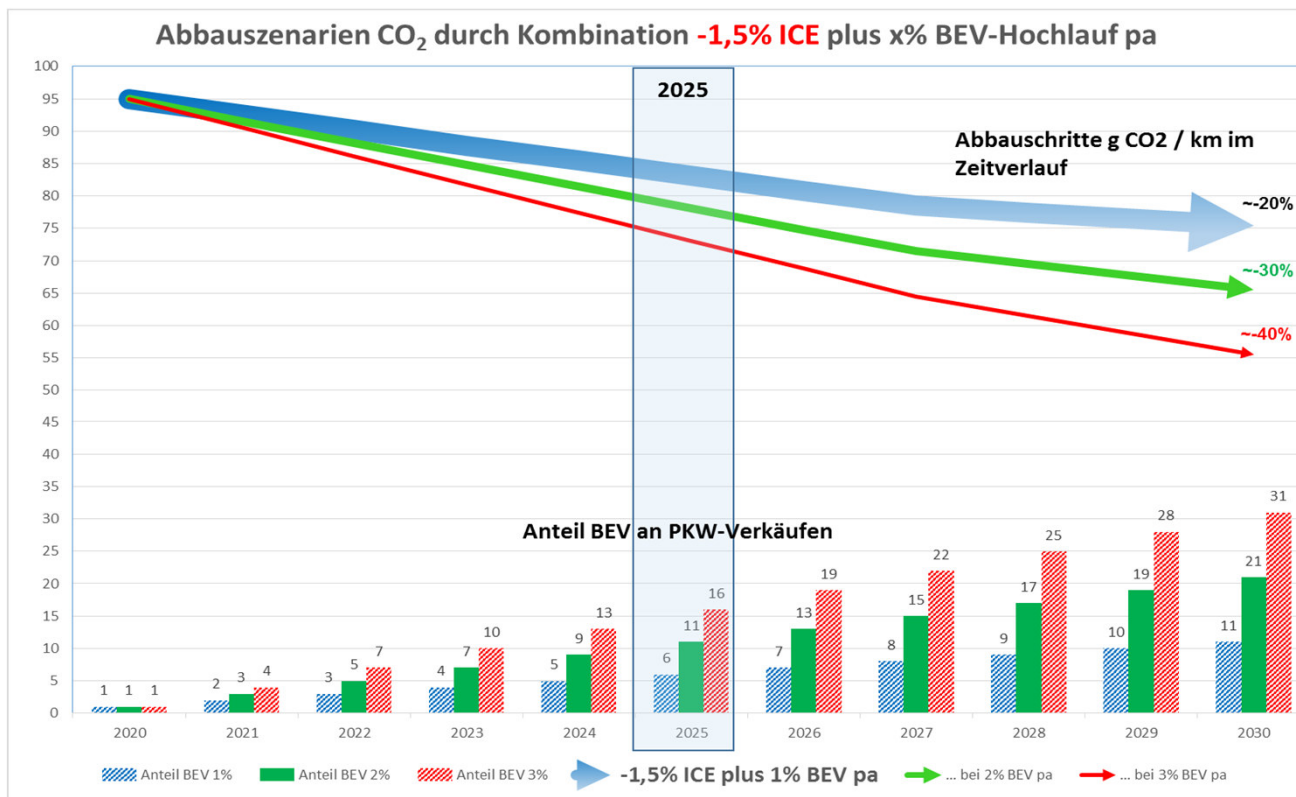
Quelle: grau hinterlegte Felder KSP 2050, BMUB; blau hinterlegte Felder, eigene Berechnungen

Beitrag der Automobilindustrie

- EU: CO₂-Reduzierung um 80-95% bis 2050 erfordert weitgehende Dekarbonisierung des Verkehrs
- Treibt die weitere Optimierung des Verbrennungsmotors
- Erzwingt den Markthochlauf von null- und niedrig-Emissionsfahrzeugen (BEV/PHEV)



Reduktionsszenarien der IGM zu CO₂ 2020 bis 2030



...und ihre Auswirkungen

Beitrag der CO₂-Grenzwerte für Pkw zum Schließen der Klimalücke im Verkehr bis 2030 bei unterschiedlichem Ambitionsniveau

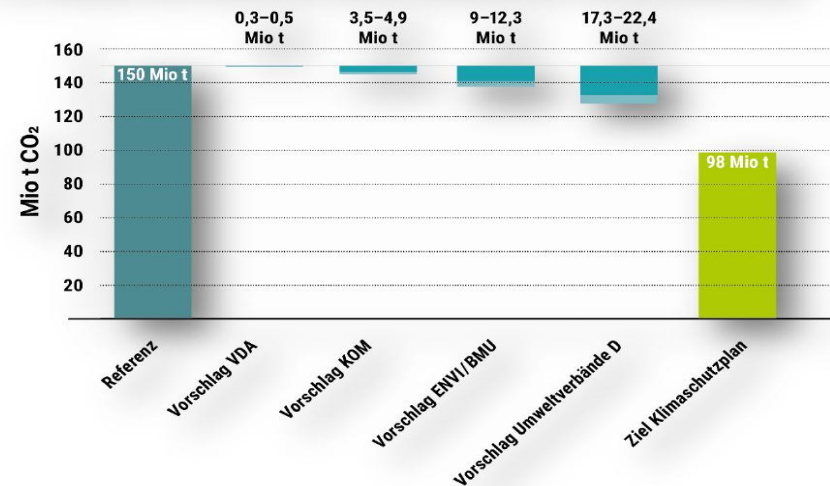


Abb. 2: Beitrag der CO₂-Grenzwerte zum Schließen der Klimalücke (Quelle: BMU 2018, s. Fußnote 2)

- Einspareffekt über Technologie reicht nicht
- sektorübergreifende Regulation (von der Antriebswende zur **Verkehrswende**)



CO₂-REGULIERUNG und Beschäftigungsfolgen:

TRILOG-VERHANDLUNGEN IN BRÜSSEL ÜBER DIE
CO₂ - GRENZWERTE AB 2021

Ausgangssituation: Flottenemissionen sinken zu langsam, Milliardenstrafen drohen

Wer rot sieht, riskiert 2021 Milliarden-Strafen

Durchschnittlicher CO₂-Ausstoss in Gramm pro Kilometer je Fahrzeug

Rang	Autohersteller	Aktuelle Daten			Schätzung			Ziel 2021	Abweichung
		2011	2013	2015	2016	2018	2021		
1	PSA (Peugeot Citroen)	128,5	115,7	104,6	100,5	94,8	87,2	88,5	-1,3
2	Toyota	126,4	116,8	108,3	103,1	98,9	89,8	91,8	-2,0
3	Renault-Nissan	129,0	119,2	112,1	109,1	102,4	90,4	91,8	-1,4
4	Ford	132,7	121,8	118,0	114,9	108,1	93,5	91,7	+1,8
5	General Motors	135,0	132,8	127,0	123,4	113,1	96,8	93,1	+3,7
6	Hyundai-Kia	134,0	129,8	127,3	124,0	115,6	96,9	91,6	+5,3
7	Volvo	154,0	130,8	121,9	117,4	109,7	97,4	99,5	-2,1
8	FCA (Fiat Chrysler)	118,3	123,8	122,2	119,3	113,3	98,6	92,1	+6,5
9	Volkswagen	135,4	128,9	121,5	118,6	110,7	99,1	96,3	+2,8
10	Daimler	153,0	136,6	124,7	120,3	111,3	100,8	99,7	+1,1
11	BMW	145,0	134,4	126,4	122,1	113,4	103,5	100,1	+3,4
12	Jaguar Land Rover	206,0	182,0	165,0	156,7	149,5	132,8	132,0	+0,8

Quelle: SZ 06.12.2016 – Zahlen nach PA Consulting

CO₂-Grenzwerte: Abweichungen

Rang	Hersteller	Sortiert nach größter Abweichung				Abweichung	Neuzulassungen 2021 EU28	Drohende Strafzahlungen
		2016	2018	2021	2021 Ziel			
1	Volvo	119,2	113,0	90,1	103,5	-13,40	385.000	keine
2	Toyota	105,5	91,7	83,3	94,3	-11,00	830.000	keine
3	Renault-Nissan (inkl. Mitsubishi)	109,7	106,4	87,5	92,1	-4,60	2.272.000	keine
4	JLR (Jaguar Land Rover)	150,0	142,4	130,9	132	-1,10	256.000	keine
5	Daimler	124,7	117,1	102,1	100,7	1,40	1.504.000	200 Mio. Euro
6	Hyundai-Kia	124,4	116,0	94,1	91,7	2,40	1.288.000	290 Mio. Euro
7	PSA (Peugeot-Citroen inkl. Opel)	110,3	114,1	95	92,6	2,40	2.503.000	570 Mio. Euro
8	Volkswagen	120,0	117,1	99,1	96,3	2,80	4.559.000	1,2 Mrd. Euro
9	BMW	121,4	119,5	104	100,3	3,70	1.428.000	500 Mio. Euro
10	Ford	120,0	111,1	97	93	4,00	1.194.000	455 Mio. Euro
11	FCA (Fiat Chrysler)	120,0	116,4	101,2	91,1	10,10	1.334.000	1,3 Mrd. Euro

Quelle: P.A. Consulting/Automobilwoche



Bild 1 von 1

Quelle: mobile.de mit Daten von P.A. Consulting/Automobilwoche

Quelle: Automobilwoche 06.09.2017 – Zahlen nach PA Consulting

Aktueller Stand: die Ergebnisse des Trilogs (Europäische Kommission, Rat der Europäischen Union, Europäisches Parlament)

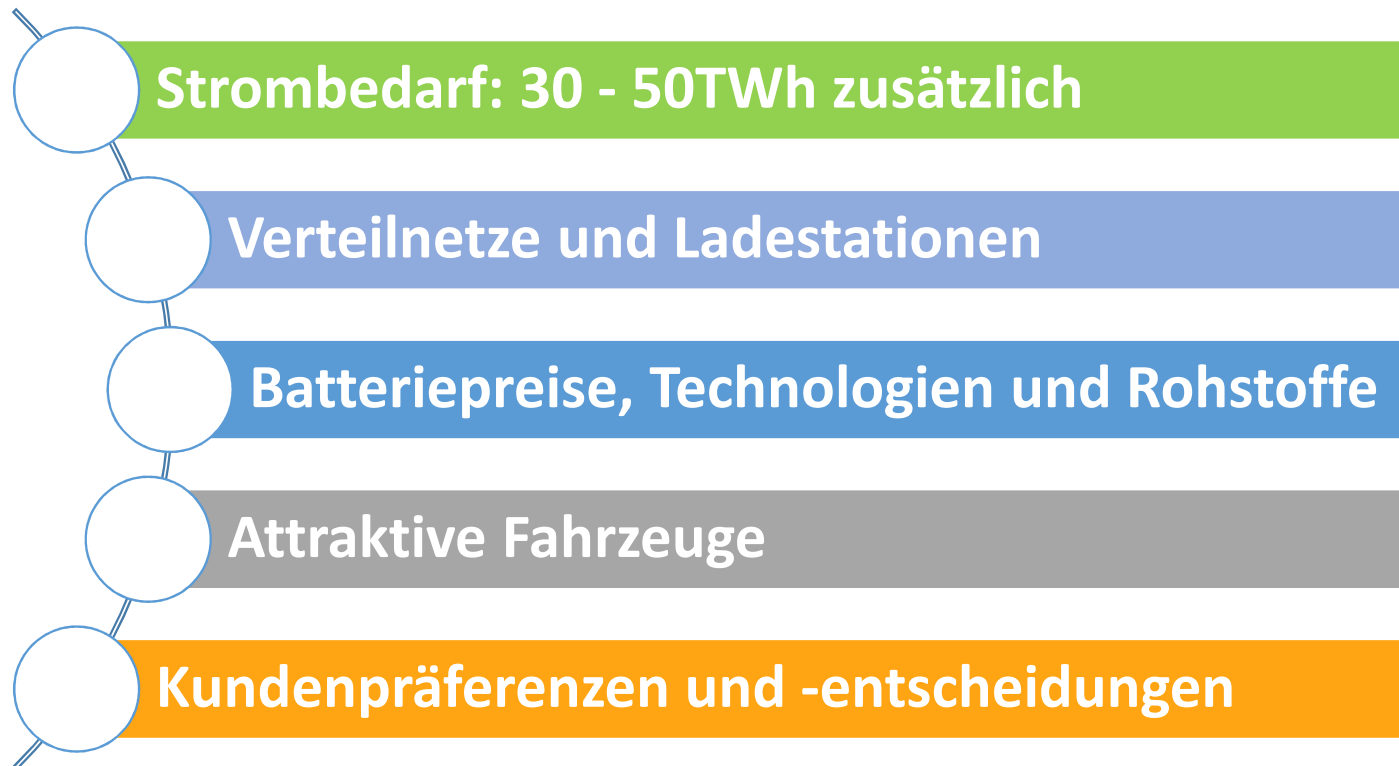
- **PKW:** bis 2025 um 15%, bis 2030 um 37,5% gegenüber 2021; **NKW:** 15% in 2025 und 31% in 2030; **LKW:** 15% (2025)/30% (2030)
- **Bonusregelungen:** für eine beschleunigte Einführung von **BEV und PHEV** (besonders in osteuropäischen Ländern)
- **umfangreiche Reviewklausel für 2023** (Impact Assessment):
Infrastruktur, soziale und ökonomische Auswirkungen

Unsere Einschätzung der Ergebnisse: betrieblich

Enorme Beschäftigungseffekte

- **ELAB2-Studie:** Von 230.000 Beschäftigten im Antriebsstrang (Zulieferer und Hersteller) möglicher Abbau in den nächsten 11 Jahren von 90.000 Stellen direkt und zusätzlichen 35.000 Stellen, wenn es nicht gelingt, die Komponenten für E-Mobilität in D. zu fertigen
- **Auch IAB-Studie:** -150.000 Arbeitsplätze (mit anderen Sektoren zusammen), negativer BIP-Effekt von ca. 1% erwartet
- Am stärksten betroffen sind Zulieferer; nicht eingerechnet der Wegfall an Arbeitsplätzen in der Montage aufgrund geringerer Komplexität; Drittwirkung im Bereich FuE + Handwerk (Kfz-Handwerk)
- Qualifikationsanforderungen und -profile verändern sich massiv

Offene Fragen auf dem Weg zur E-Mobilität



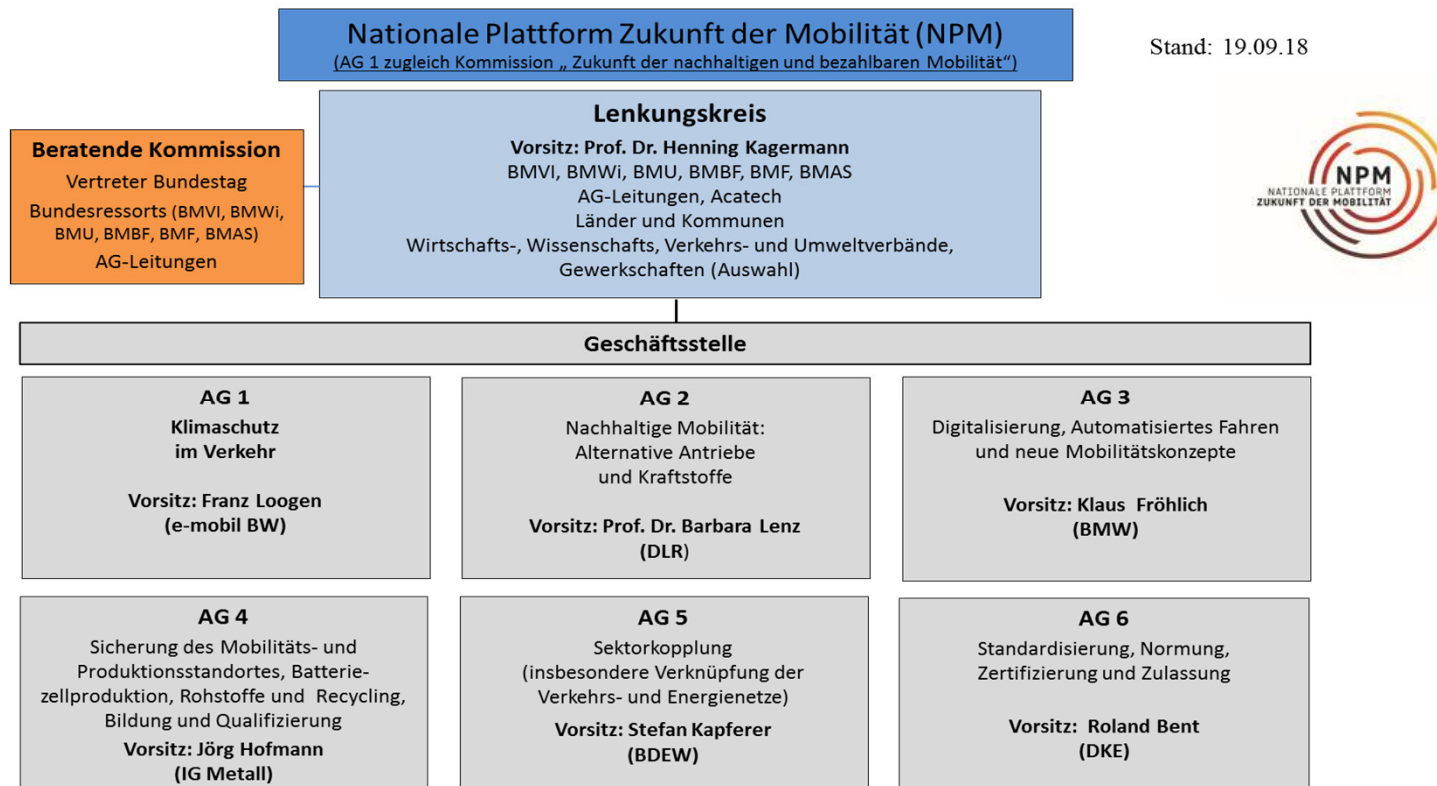
The background features a large, abstract shape on the left side that tapers to a point on the right. This shape is composed of two overlapping areas: a darker red area on the left and a lighter orange area on the right. Below this main shape, there is a smaller, light gray triangular shape that also tapers to the right. The rest of the background is plain white.

Die Transformation gestalten!

Wir mischen uns ein – auf ALLEN Ebenen!

- ✓ Europäische Ebene: Regulationspolitik
- ✓ Nationale Ebene: Arbeitsmarkt- und Investitionsflankierung („NPM“)
- ✓ Regionale Ebene: Strukturpolitik auf Landesebene („Strategiedialog Automobilwirtschaft“)
- ✓ Unternehmen: Technologie-, Standort- und Investitionsentscheidungen
- ✓ Betrieb: Beschäftigungssicherung und Qualifizierung

Nationale Ebene: Klimapolitik und CO2-Regulation: Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (Vorgänger: NP Elektromobilität)

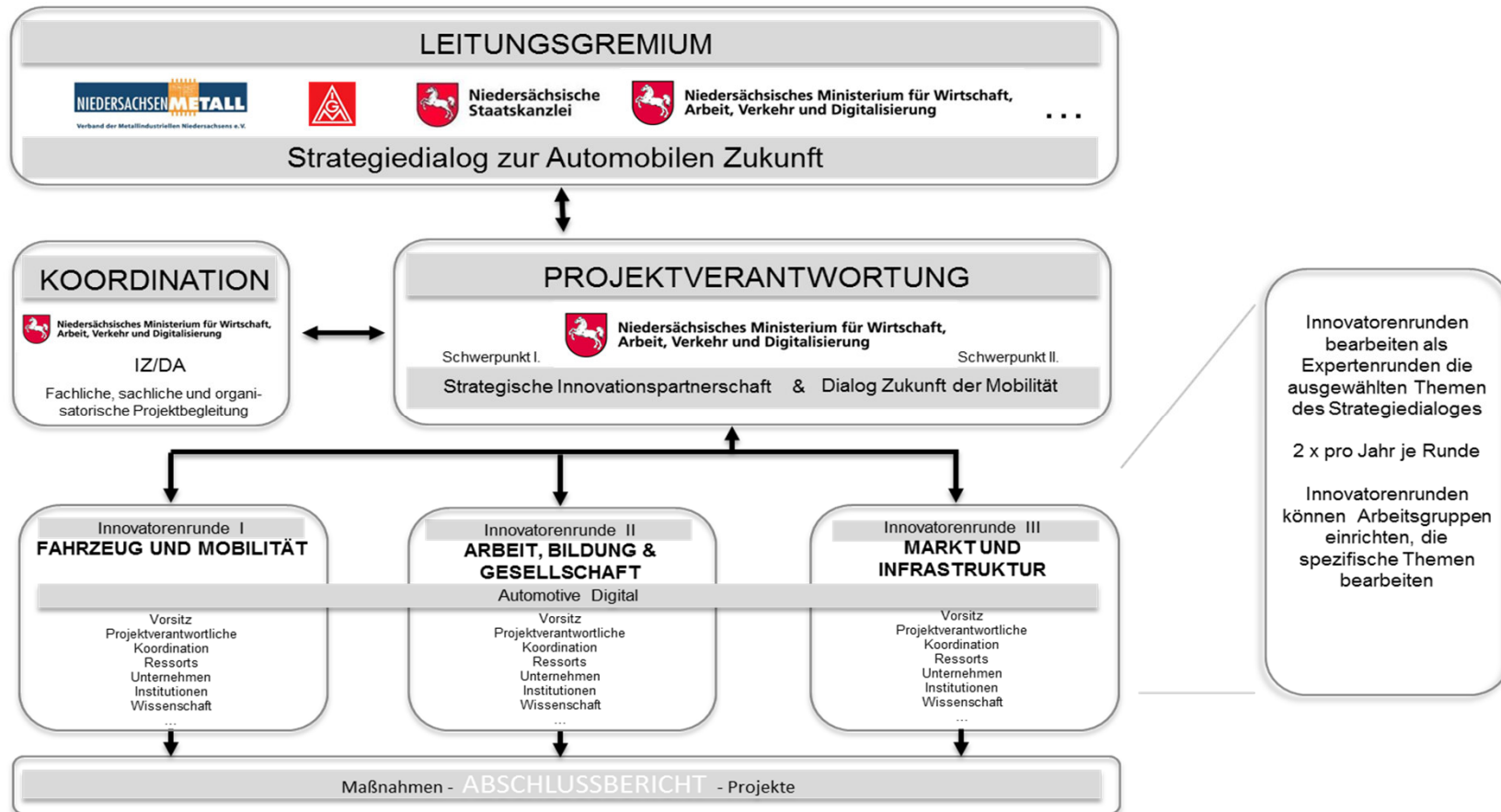


Erste Ergebnisse der NPM

AG 1 „Klimaschutz und Verkehr“ sollte Maßnahmen vorschlagen, welche die Emissionen des Verkehrs von derzeit 170 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr auf unter 100 Millionen im Jahr 2030 sinken lassen

- Günstigere Bahntickets durch geringere Mehrwertsteuer; bessere Takte bei der Bahn
- Investitionen Nahverkehr, Schienennetz
- City-Maut
- Ziel: 10 Millionen Elektroautos 2030
- Ausbau des Radverkehrs
- Oberleitungen auf Autobahnen für E-LKW
- Ausweitung der Förderprogramme für E-Autos über 2021 hinaus
- Ergebnisse werden am 29.5. im „Klimakabinett“ beraten und sollen Grundlage für Kerngesetz zum Klimaschutz („Klimagesetz“) werden

Regionale Ebene: Strategiedialog zur Automobilen Zukunft in Niedersachsen



Unternehmen: Zukunftskonzepte für Standorte

- **Beschäftigte brauchen Perspektiven:** Damit sie nicht zum Spielball der Entwicklung werden, fordern wir für alle Standorte die Ausarbeitung von mittelfristig tragfähigen Zukunftskonzepten.
- **Unternehmen in der Pflicht:** Sie müssen jetzt die Weichen dafür stellen, mit ihren Standorten und Beschäftigten die neuen Technologien zu industrialisieren.
- **Finanzierung muss stehen:** Standortkonzepte brauchen Geld für Investitionen und Qualifizierung! Das ist machbar: Denn den Unternehmen der Branche geht es heute gut, Auslastung und Gewinne sind hoch.
- **Mitbestimmung nutzen:** Beschäftigte, Betriebsräte und IG Metall müssen von Anfang an in solche Konzepte eingebunden werden. Akzeptanz für große Veränderungen erfordert zwingend Transparenz und Beteiligung auf Augenhöhe.



Auf die kurze Formel gebracht...

Gelingt es auch im digitalen Kapitalismus technischen in sozialen Fortschritt zu verwandeln?

- ▶ Die Transformation ist vielschichtig, sie entwickelt sich in verschiedenen Geschwindigkeiten. Beschäftigte, Regionen und Branchen sind im unterschiedlichen Maße betroffen.
- ▶ Klar ist aber: Die **Transformation berührt uns alle**, sie geht uns alle an!
- ▶ Die Verunsicherung ist greifbar – in den Betrieben, vor dem Werkstor, in der öffentlichen Debatte. **Viele fragen sich: Wo bleibe ich?**
- ▶ Und: Es geht auch um unsere **Handlungsfähigkeit als Organisation.**
- ▶ Klar ist daher auch: Es muss was passieren – sonst droht eine Spaltung der Gesellschaft!
- ▶ Als Metallerinnen und Metaller leisten wir schon heute unseren Beitrag. Aber: **Auch Politik und Arbeitgeber müssen handeln!**



WWW.IGMETALL.DE



DIE UHR TICKT
#FAIRWANDEL
SOZIAL, ÖKOLOGISCH, DEMOKRATISCH
NUR MIT UNS

**WANDEL GEHT NUR GERECHT.
GEGEN PROFITGIER, POLITIK-
VERSAGEN UND SPALTUNG.**

**DARUM:
WIR FAHREN NACH BERLIN**

Für eine **soziale** Transformation:
▶ Sichere und tarifgebundene
Zukunftsarbeitsplätze
▶ Zurückdrängung prekärer Arbeit
▶ Recht auf Weiterbildung

Für eine **ökologische** Transformation:
▶ Klimaschutzziele einhalten
▶ Investitionen in innovative und
nachhaltige Industrie
▶ Öffentliche Infrastruktur massiv
ausbauen

Für eine **demokratische** Transformation:
▶ Keine Entscheidungen über unsere
Köpfe hinweg
▶ Mehr Beteiligung im Betrieb
▶ Mehr Mitbestimmung in der Wirtschaft

Kulturelles Rahmenprogramm

Mit Jörg Hofmann, 1. Vorsitzender
der IG Metall, IG Metall Jugend,
Vertreterinnen und Vertreter von
Sozial- und Umweltverbänden

**AM 29. JUNI 2019
13:00 UHR
BRANDBURGER TOR**