

Lösung für mindestens 70.000 Beschäftigte gebraucht

Neue CO₂-Standards müssen sowohl die soziale als auch die ökologische Nachhaltigkeit unterstützen

(7. Juni 2018)

Im November 2017 legte die Kommission ihre Vorschläge für die CO₂-Emissionsnormen für den Zeitraum nach 2021 vor. Sie schlug vor, die Emissionen von Pkw und Transportern bis 2030 um 30% zu reduzieren. Für 2025 ist ein Zwischenziel von 15% definiert. Die neuen Ziele werden die derzeitige Verordnung mit den Zielvorgaben 95 g CO₂/ km für Pkw und 147 g CO₂/ km für Lieferwagen bis zum Jahr 2021 ablösen.

Am 7. Juni veranstalteten industriAll Europe und IG Metall eine Konferenz im Europäischen Parlament, um eine von der IG Metall in Auftrag gegebene Studie des Fraunhofer-Instituts über die Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung in der Antriebssträngeproduktion (die ein Viertel der gesamten Fahrzeugausrüstung darstellt) vorzustellen.¹ Gastgeber der Konferenz war der S&D-Abgeordnete Edouard Martin.

Das Fraunhofer-Institut hat drei Szenarien zur Beschäftigungswirkung der weiteren Dekarbonisierung der Automobilindustrie entwickelt. Das erste Szenario geht davon aus, dass die Fahrzeugflotte 2030 zu 15% aus Plug-in-Hybriden und zu 25% aus batterieelektrischen Fahrzeugen bestehen wird. Der restliche Anteil entfällt auf konventionelle Antriebsstränge. In diesem Szenario würde die Beschäftigung in der Produktion von Antriebssträngen bis 2030 um 11% sinken. In einem zweiten, ambitionierteren Szenario (20% Plug-in-Hybriden und 40% batterieelektrische Fahrzeuge) würde die Auswirkung minus 18% betragen. In einem sehr ambitionierten dritten Szenario mit 80% batterieelektrische Fahrzeuge und 10% Plug-in-Hybriden würde die Produktion von Antriebssträngen 35% weniger Mitarbeiter erfordern.

Wenn wir diese Zahlen auf die europäische Ebene übertragen, besteht in Szenario 1 die Gefahr, dass 67.000 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz verlieren. Dieses Szenario spiegelt mehr oder weniger die aktuellen Vorschläge der Kommission wider. Im zweiten Szenario stehen 108.000 Arbeitsplätze und im dritten Szenario 210.000 Arbeitsplätze auf dem Spiel. Diese Zahlen berücksichtigen bereits die positiven Auswirkungen neuer Arbeitsplätze, die in der Leistungselektronik oder Batterieproduktion entstehen werden. Die Zahlen berücksichtigen jedoch weder die Auswirkungen der Digitalisierung und Robotisierung noch die indirekten Arbeitsplätze, die ebenfalls verschwinden könnten. Die Hauptursache für die negativen Auswirkungen der Elektrifizierung auf die Beschäftigung liegt in dem viel geringeren Arbeitseinsatz bei der Produktion von Elektroantrieben. Die Auswirkungen der Elektrifizierung auf den Anschlussmarkt wurden in der Umfrage nicht berücksichtigt.

Laut Luc Triangle, Generalsekretär von industriAll Europe „*ist die Fraunhofer-Studie sehr wichtig, da sie die Beschäftigungswirkung verschiedener Dekarbonisierungsszenarien auf den Automobilsektor*

¹Fraunhofer Institute for Industrial Engineering IAO, ELAB 2.0 the Effects of Vehicle Electrification on Employment in Germany, preliminary report, 4 June, 2018.

selbst bewertet, während die meisten Folgenabschätzungen bisher einem eher makroökonomischen Ansatz folgten. Die Studie zeigt deutlich, dass zukünftige Emissionsstandards das Ergebnis ausgewogener Kompromisse zwischen verschiedenen Zielen sein müssen. Sie müssen das Dreieck der nachhaltigen Entwicklung respektieren: soziale, ökologische und wirtschaftliche Entwicklung. Das bedeutet, dass sie ein wichtiger Schritt für das neue Paradigma der kohlenstoffarmen Mobilität sein müssen, die auf alternativen Antrieben basieren wird. Sie müssen auch sicherstellen, dass die Industrie an der Spitze des technologischen Fortschritts bleibt und der Sektor wirtschaftlich rentabel bleibt. Gleichzeitig müssen jedoch die sozialen Konsequenzen der Festlegung neuer Standards von Anfang an in vollem Umfang berücksichtigt werden. Wenn wir diesen Übergang wollen, ist die soziale Akzeptanz durch die Automobilbeschäftigten eine absolute Notwendigkeit“.

Die endgültige Regelung muss ein ausgewogener Kompromiss sein, um eine nachhaltige und effektive Umstellung von konventionellen Triebwerken auf alternative Antriebsstränge zu gewährleisten und gleichzeitig einen allmählichen sozialen Übergang zu ermöglichen. Dies bedeutet auch, dass alle Technologien unterstützt werden müssen: Verbesserung konventioneller Antriebe (Einführung von Mild-Hybriden), batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride, Wasserstoff, komprimiertes Erdgas (CNG). IndustriAll Europe und IG Metall sind jedoch der Ansicht, dass (mit Strafen verbundene) Auflagen für die Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen nur dann festgelegt werden können, wenn mehr Klarheit über das Marktpotenzial von Elektroautos besteht. Tatsächlich mangelt es aufgrund des Preises und der begrenzten Reichweite immer noch an der Akzeptanz der VerbraucherInnen (2017 wurden nur 100.000 batterieelektrische Fahrzeuge verkauft). Die Versorgung mit Strom und der Zugang zu Rohstoffen könnte im Falle eines Massendurchbruchs emissionsfreie Fahrzeuge problematisch werden. IndustriAll Europe und IG Metall unterstützen daher ambitionierte und koordinierte europäische Programme mit klaren Verpflichtungen aller relevanten Akteure, um die richtigen Rahmenbedingungen für den Absatz von emissionsfreien Fahrzeugen zu schaffen.

„Wir unterstützen die Entwicklung hin zu einem neuen Paradigma uneingeschränkt, aber dies muss in einer sozial verantwortlichen Weise geschehen. Wenn die richtigen flankierenden Maßnahmen ergriffen werden, müssen wir in der Lage sein, diese Transformation zu gestalten. Dies erfordert industrie- und beschäftigungspolitische Strategien. Notwendig sind Qualifizierungen in großem Stil, während ehrgeizige Umstellungspläne den Niedergang von Regionen verhindern müssen“, erklärte Christian Brunkhorst, Gewerkschaftssekretär der IG Metall für die Automobilbranche und Vorsitzender des Automobilnetzwerkes von industriAll Europe.

„Dabei dürfen wir nicht vergessen, dass in ganz Europa viele Regionen stark in die automobiler Lieferkette eingebunden sind. Wir dürfen außerdem nicht vergessen, dass viele KMU, die konventionelle Komponenten herstellen, gefährdet sind, da sie weder über die notwendigen finanziellen Ressourcen oder die Forschungskapazitäten noch über die Technologien für Investitionen in alternative Produkte verfügen. Auch das Anschlussmarkt-Segment und seine 4 Mio. Arbeitsplätze werden stark beeinträchtigt, da Elektrofahrzeuge deutlich weniger Wartung erfordern“, so Christian Brunkhorst weiter.

In den Bereichen Informationstechnologien, Erzeugung (erneuerbarer) Energie und Stromverteilung oder durch Einsparungen aufgrund sinkender Ölimporte werden neue Arbeitsplätze geschaffen. Diese neuen Arbeitsplätze werden jedoch nicht in der Automobilindustrie, sondern zu anderer Zeit, an einem anderen Ort und mit anderen Qualifikationsanforderungen geschaffen.

„Die Festlegung schwer zu erreichender Normen (und entsprechender Strafen) birgt das Risiko, viele Unternehmen und ihre Belegschaften aus dem Geschäft zu drängen. ‚Schöpferische Zerstörung‘ ist zu begrüßen, insbesondere wenn sie unsere Klimaziele unterstützt. Allerdings muss auf die verlorenen (wirtschaftlichen und sozialen) Vermögenswerte geachtet werden, die zurückgelassen werden. Die Entscheidungsträger müssen daher nach dem optimalen Weg suchen, der unsere ökologischen und sozialen Ambitionen in Einklang bringt. Die Festlegung ehrgeiziger Emissionsstandards muss von ebenso ehrgeizigen sozialen Übergangsprogrammen begleitet werden“, schloss Luc Triangle.