



BÜNDNIS SOZIALVERTRÄGLICHE MOBILITÄTSWENDE



Wie der Strukturwandel in der Automobil- industrie sozialverträglich gelingen kann ÜBERGANGSPFADE ZU NEUER ARBEIT UND INVESTITIONEN IN NEUE WERTSCHÖPFUNG



Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende wird gefördert von der Stiftung Mercator.



Das vorliegende Positionspapier beschäftigt sich mit einem wichtigen Teilaspekt der sozialverträglichen Mobilitätswende. Die Handlungsempfehlungen des Bündnisses zu anderen zentralen Themen können [unserer Broschüre](#) entnommen werden.

Die Transformation der Automobilindustrie kann zu einer Erfolgsgeschichte werden: klima-, industrie-, sozial- und beschäftigungspolitisch. Doch das ist kein Selbstläufer. Die bereits laufende Mobilitätswende sowie der Antriebswechsel greifen tief in bekannte und feste Strukturen ein. Politik und Unternehmen sind gefragt zu handeln. Nur so kann die Mobilitätswende im Bereich industrieller Arbeit und Wertschöpfung zu einem gesellschaftlichen Erfolg werden. Als zivilgesellschaftlicher Akteur mit sozialer und ökologischer Ausrichtung fordert das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende eine aktivere Begleitung des Wandels und Rahmensetzung durch Politik und Unternehmen.

Die notwendige Transformation des Mobilitätssystems kann in ihrer Gesamtheit nur dann gelingen, wenn neben Schlüsselbereichen wie Finanzierung und Ausbau von Schiene und ÖPNV, Verlagerung von Gütern und der Umgestaltung städtischer Verkehrsräume auch die deutsche Automobilindustrie ihr Potenzial im Bereich nachhaltigere Mobilität ausschöpft und sich innovativ und zukunftsgerichtet aufstellt.

Angetrieben von internationalen Marktentwicklungen und der europäischen Klimagesetzgebung stellt die deutsche Automobilindustrie endlich auf alternative und perspektivisch klimaneutrale Antriebe um. Auch neue Wettbewerber auf den Weltmärkten, die Digitalisierung der Fahrzeuge und die Vernetzung mit anderen Mobilitätsträgern zwingen die Industrie in einen fundamentalen Strukturwandel. Hersteller, Zulieferbetriebe und ganze Regionen stehen unter hohem Veränderungsdruck.

Gleichzeitig stockt der Absatz elektrisch betriebener Fahrzeuge insbesondere deutscher Hersteller. Durch die oftmals zu hohen Preise sind die Fahrzeuge für einen Großteil der Menschen nicht finanzierbar und vor allem Haushalte mit geringem Einkommen werden aktuell noch vom Antriebswechsel ausgeschlossen.

Die zahlreichen Beschäftigten in der Automobil- und Zulieferindustrie sind in besonderer Weise von den laufenden und anstehenden Entwicklungen betroffen. Arbeitsplätze gehen bereits jetzt verloren, gleichzeitig besteht Bedarf an qualifizierten Fachkräften in wachsenden Zukunftsbereichen. Wegbrechende Arbeitsnachfrage in bestimmten Bereichen und neuer Bedarf nach Fachkräften in anderen passen dabei nicht automatisch zusammen. Notwendige Initiativen zur Beschäftigungssicherung und Weiterbildung sind dabei auch ein wichtiger Bestandteil vorausschauender Rentenpolitik und der Vorbeugung zunehmender Altersarmut.

Für eine sozialverträgliche und aktive Gestaltung der Transformation der Automobilwirtschaft sieht das Bündnis folgende Handlungsschwerpunkte für Politik und Unternehmen:

1. Antriebswechsel unterstützen

Aktuell gerät der Antriebswechsel zu batterieelektrischen Pkw ins Stocken – mit direkten und dauerhaften Folgen auf die Emissionen des Verkehrssektors. Elektrofahrzeuge, die für viele Menschen erschwinglich sind, sind am Markt noch kaum verfügbar. Deutsche Hersteller leiden unter Absatzschwierigkeiten, sowohl auf dem heimischen, als auch auf dem wichtigsten Exportmarkt China. Gleichzeitig stehen viele chinesische Hersteller vor dem europäischen Markteintritt. Diese Situation erschwert es zusätzlich, die Transformation sozial zu gestalten. Der ohnehin brüchige Rückhalt in Bevölkerung und Belegschaften für den Wandel gerät so in Gefahr.

- **Veränderte Modellpolitik der Unternehmen**
 Aktuell fehlen **erschwingliche und ressourcensparende E-Fahrzeuge** auf dem Markt. Die bisherigen Zeitpläne der Automobilhersteller sind zu langwierig und vertiefen dadurch die (von Teilen der Politik befeuerten) Vorbehalte gegen E-Autos weiter. Besonders die deutschen und die traditionell in Deutschland produzierenden Hersteller müssen dieses Marktsegment auch gegen die asiatische Konkurrenz behaupten. Das ist eine Investition in ihre Zukunft. Auch **kleinere und neue Fahrzeugmodelle** mit verschiedenen Verwendungszwecken (On-Demand, Handwerk, barrierefreie Taxen, Pflege, etc.) müssen in Europa produziert werden. Ein möglichst hoher Anteil ihrer **Wertschöpfung muss in Europa gehalten werden**. Das ist Voraussetzung für einen sozialverträglichen Umbau der europäischen und deutschen Automobilindustrie.
- **Schneller und deutlicher neuer Schub bei der Ladeinfrastruktur**
 Um die immer noch vorhandenen Vorbehalte gegen E-Mobilität zu überwinden, muss schnell Sicherheit über eine **flächendeckende Ladeinfrastruktur** geschaffen werden. Der Bund sollte hier stärker unterstützen und einen verbindlichen Rahmen setzen. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur muss besonders in ländlichen sowie einkommensschwachen Regionen unterstützt werden, sodass weite Teile der Bevölkerung vom Antriebswechsel profitieren. Dazu gehören auch verbindliche Vorgaben für den **barrierefreien Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur**. Die bauliche Umgebung (Bordsteine, Bewegungsflächen, Beleuchtung etc.) wie auch Gestaltung (Bedienfeldhöhe, Unterfahrbarkeit, Ladekabel oder Display-Funktionsfähigkeit aus verschiedenen Betrachtungswinkeln) müssen Barrieren ab-, nicht aufbauen. Der Ladevorgang sollte mit jedem Fahrzeug an jeder Säule möglich sein.
- **Förderinstrumente für Batteriebetriebene Elektrofahrzeuge (BEV)**
 Die Kappung der mit Steuergeld finanzierten Kaufprämien hat zu einem Einbruch der Zulassungszahlen geführt. Die Bundesregierung sollte nachsteuern und rasch die **Instrumente zur Förderung** nach sozialen und ökologischen Kriterien ausrichten. Sinnvoll wären etwa die **CO₂-orientierte Anpassungen von Dienstwagenbesteuerung und Kfz-Steuer (perspektivisch Bonus/Malus)**, die Ausrichtung der Förderinstrumente am **produktions- und transportbedingten CO₂-Fußabdruck** sowie dessen preisliche Berücksichtigung im internationalen Handel oder eine Aufklärungskampagne über die günstigen **Gesamtkosten eines E-Autos über die Lebensdauer (TCO)**. Staatliche Förderung sollte **bedarfsorientiert** sein und **gezielt ressourcensparende Fahrzeuge** fokussieren.

2. Industriepolitik zur Ansiedlung neuer Wertschöpfung und neuer Beschäftigung

Der Strukturwandel durch den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor ist weitreichend und betrifft zahlreiche Beschäftigte in Deutschland. Er muss politisch begleitet werden, vor allem in den stark betroffenen Regionen und den vielen kleinen und mittleren Unternehmen der Zulieferindustrie.

- **Neue Wertschöpfung ermöglichen**
 Es braucht **politische und finanzielle Unterstützung** für die Ansiedlung von neuen Schlüsselbereichen wie energie- und ressourceneffizienter Batteriezellfertigung und Batterierecycling, aber auch für Softwareentwicklung und Mobilitäts-Start-Up-Inkubatoren. Die Herstellung von **grünem Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen** für schwer direkt zu elektrifizierende Sektoren wie Flug- und Seeverkehr sowie für Industrieprozesse sollte ebenfalls gefordert und gefördert werden. Die bereits existierenden

Ansätze im Rahmen der „Important Projects of Common European Interest“ (IPCEI) sind vielversprechend und sollten ausgebaut werden. Alle neuen Bereiche brauchen **Strategien für eine gesamte klimaneutrale Wertschöpfungskette und sinnvolle Einsatzfelder** unter Berücksichtigung von Effizienz- und Umweltkriterien.

- **Transformationsfonds für kleine und mittelständische Unternehmen**
Viele KMU in der Automobilzulieferindustrie benötigen Hilfe bei der Umstellung auf neue Produkte, neue Produktionsprozesse sowie neue Geschäftsmodelle. Ihnen fehlt es gerade in der Krise oft am notwendigen Kapital für Innovation und neue Entwicklungen. Wenn gute, zukunftssträchtige Konzepte vorliegen, sollte der Staat über einen **Transformationsfonds** bei Investitionen in die Zukunft helfen. Über staatliche Absicherungen kann auch privates Kapital mobilisiert werden. Solche Liquiditätshilfen müssen allerdings an **klare umwelt- und sozialpolitische Bedingungen** geknüpft sein. So müssen geförderte Unternehmen tarifgebunden sein und die Neuentwicklungen zukunftsweisender klima- wie umweltfreundlicher Produkte aus einer ebensolchen sozialen Produktionsweise sein.
- **Fortsetzung und Ausbau der regionalen Transformationsnetzwerke**
Eine präventive Strukturpolitik auf Bundes- und regionaler Ebene muss wirtschaftliche und soziale Verwerfungen eindämmen. In aktuell stark von der Automobilwirtschaft abhängigen Regionen können Transformationsnetzwerke aus Industrie- und Handelskammern, Unternehmen, Gewerkschaften, Sozial- und Umweltverbänden, Weiterbildungsträgern und weiteren Beteiligten regionale Transformationsstrategien entwickeln. Die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) neu geförderten regionalen Transformationsnetzwerke sollten über die derzeit laufende Legislaturperiode hinaus gefördert werden.
- **Unternehmen müssen Standorte erhalten**
Es braucht Druck auf bestimmte Unternehmen, noch mehr **Aktivitäten zur Transformation ihrer Standorte** zu entwickeln, von Geschäftsmodellinnovation bis zur Investition in Zukunftsprodukte am Standort. In manchen Fällen werden Standorte hierzulande geschlossen und, in Teilen auch für neue Produkte, im Ausland aufgebaut, wo geringere Umwelt- und Sozialstandards gelten sowie niedrigere Steuern und Löhne gezahlt werden. Das Bündnis spricht sich ausdrücklich gegen ein solches Vorgehen aus. Es gefährdet massiv den Rückhalt in Bevölkerung und Belegschaften für die dringend notwendige Transformation. Gewerkschaften und Betriebsräte können hier ein Schlüssel für eine nachhaltige Standortsicherung sein, wie es am Beispiel der Zukunftstarifverträge etwa bei ZF Friedrichshafen, Bosch und Mahle gelungen ist.

3. Weiterbildung intensivieren!

Um Personalabbau zu verhindern und das Missverhältnis zwischen Fachkräftemangel und von Arbeitslosigkeit bedrohten Beschäftigten aufzulösen, ist die Qualifizierung und Weiterbildung der Beschäftigten der Schlüssel – auch in Phasen des gut laufenden Betriebes.

- **Vorhandene Instrumente aktiv einsetzen**
Bestehende und neue Instrumente zur **Förderung von Qualifizierung und Weiterbildung** sollten durch die Unternehmen verstärkt genutzt werden. Es braucht **Übergangspfade für die Beschäftigten** von der alten in die neue Tätigkeit, sei es im selben Betrieb, in einem neuen Betrieb oder sogar in einer neuen Branche. Glaubwürdige Perspektiven

und ausreichende Unterstützung sind notwendige Voraussetzungen für die Bereitschaft der Beschäftigten zu fundamentalen Neuorientierungen. Das Weiterbildungsgesetz hat neue Möglichkeiten geschaffen. Die Unternehmen müssen diese neuen Instrumente nun aktiv in der Transformation einsetzen!

- **Weiterentwicklung der Möglichkeiten**
Förderinstrumente müssen dafür stetig weiterentwickelt und an sich ändernde Bedarfe angepasst und ausgebaut werden. Zusätzlich muss die Bildungs(teil)zeit von der Bundesregierung möglichst schnell auf den Weg gebracht werden.
- **Nahtlose Beschäftigung für vollen Rentenanspruch**
Auch bei Umschulungen und Wechsel in ein neues Unternehmen sollte über die Qualifizierungsmaßnahmen und ggf. ergänzende Förderung sichergestellt werden, dass die Menschen ein durchgehendes sozialversichertes Beschäftigungsverhältnis ohne Verluste beim Rentenanspruch haben.

Das **Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende** bündelt die Expertise aus Gewerkschaften (IG Metall, ver.di, DGB), Sozial-, Wohlfahrts- und Umweltverbänden (VdK, SoVD, AWO, VCD, BUND, NABU) sowie der Evangelischen Kirche in Deutschland (EKD), um zusammen die Transformation der Mobilität in Deutschland zu unterstützen. Gemeinsam vertritt das Bündnis viele Millionen Mitglieder und bietet eine Plattform für die Fragestellungen rund um eine soziale und ökologische Mobilitätswende. Das Bündnis wird gefördert und unterstützt durch die Stiftung Mercator.