

### **Hintergrund:**

Der Verkehr ist für fast 30 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU verantwortlich, von denen 72 Prozent auf den Straßenverkehr entfallen. Im Rahmen der Bemühungen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen setzte sich die EU das Ziel, die Emissionen des Verkehrs bis 2050 um 60 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu senken.

Das heißt, die EU hat hier Rahmenbedingungen gesetzt, die umgesetzt werden müssen!

### **Steigende Verkehrsemissionen**

Dies umzusetzen ist jedoch gar nicht so einfach, da sich die Emissionsminderungsrate verlangsamt hat. In anderen Sektoren wurden die Emissionen seit 1990 reduziert - da unsere Gesellschaft jedoch immer mobiler wird, steigen die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Auch Bemühungen zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von Neuwagen verlangsamten sich. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, führt die EU neue CO<sub>2</sub>-Emissionsziele ein, die darauf abzielen, die schädlichen Emissionen von neuen Fahrzeugen zu reduzieren. Die Europa-Abgeordneten billigten die neuen Regeln am 27. März 2019. Am 18. April nahmen die Abgeordneten auch einen Vorschlag an, die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Lkw bis 2030 um 30 Prozent gegenüber den Emissionswerten von 2019 zu senken.

### **Elektroautos gewinnen an Fahrt, aber sind sie sauberer?**

Es gibt zwei Möglichkeiten, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Autos zu reduzieren: durch effizientere Fahrzeuge oder durch Änderung des verwendeten Kraftstoffs. Die Mehrheit der Autos in Europa fährt derzeit mit Benzin (52 Prozent). Elektrizität gewinnt jedoch an Bedeutung.

Trotz ihres geringen Marktanteils (rund 1,5 Prozent der neu zugelassenen Personenkraftwagen) stieg die Zahl der Neuzulassungen von Elektroautos in der EU in den vergangenen Jahren stetig. Der Verkauf von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen in der EU stieg 2017 gegenüber 2016 um 51 Prozent.

### **Weitere Maßnahmen der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen**

Im Rahmen des Pariser Klimaabkommens verpflichtete sich die EU, die Treibhausgasemissionen bis 2030 in allen Wirtschaftssektoren um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu senken.

Neben den Emissionszielen für Autos beschlossen die Abgeordneten die folgenden Maßnahmen, um die EU-Klimaziele zu erreichen:

- EU-Emissionshandelssystem für den Industriesektor
- Verbindliche nationale Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus nichtindustriellen Sektoren
- Nutzung von Wäldern zum Ausgleich von Kohlenstoffemissionen

Aufgrund dieser Entscheidungen, die Europa und damit auch Deutschland eingegangen sind, um dem Klimawandel zu begegnen, wird sich die Automobilindustrie in Deutschland verändern müssen.

Für die deutsche Automobilindustrie sind folgende Rahmenbedingungen relevant:

1. Die deutsche Automobilindustrie befindet sich mitten im **Innovationswettbewerb**, der von neuen internationalen Wettbewerbern gestaltet wird. Will sie nicht – im schlimmsten Fall - zu Zulieferbetrieben für innovative Technologiekonzerne und IT-Startups reduziert werden, braucht sie zügig das notwendige Know-how für eine sich schnell digitalisierende und zunehmend dienstleistungsorientierte Mobilitätsgesellschaft.
2. Die **politische Entscheidung** einiger unserer Nachbarländer – und auch weltweit – und der wichtigsten Absatzmärkte der deutschen Automobilindustrie, sich bald vom **fossilen Verbrennungsmotor zu verabschieden**, verdeutlicht, dass auch ohne die notwendige Dekarbonisierung des Verkehrssektors in Deutschland eine zeitnahe Transformation der Automobilindustrie zu erwarten ist, um deren Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.
3. Die **ausländische Konkurrenz** macht Nägel mit Köpfen: Während deutsche Hersteller ihre Modellpalletten lediglich elektrisch ergänzen, kündigen andere an, **Dieselmotoren** nach und nach **ganz aus dem Programm** zu nehmen. Ein schwedischer Automobilhersteller will bis Mitte der 20er Jahre keine Autos mehr mit reinem Verbrennungsmotor verkaufen.
4. Die **auf EU-Ebenen getroffenen Entscheidungen (Rahmenbedingungen, CO2 Ziele, Klimawandel THG Reduzierung)** fordern von der Automobilindustrie technologische Maßnahmen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch effizientere konventionelle Fahrzeuge sowie eine Elektrifizierung des Antriebsstrangs mit batterieelektrischen Fahrzeugen. Zudem führt damit die Verkehrswende zu einem **Umbau des Mobilitätssystems** inklusive Verkehrsvermeidung und -verlagerung, was perspektivisch zu einem Rückgang des Pkw-Bestands und damit zu möglichen Umsatzeinbußen beim Pkw-Verkauf führen wird.

### Zu den Arbeitsplatzauswirkungen

Angesichts der Bedeutung der Automobilindustrie für den Wirtschaftsstandort Deutschland, für hiesiges Wachstum und Beschäftigung, sollte allen Akteuren sehr daran gelegen sein, die Auswirkungen der Verkehrswende auf die Automobilindustrie abzufangen. Die Arbeitsplatzauswirkungen dieses Strukturwandels hängen von vielen Variablen ab:

- es ist noch nicht absehbar, in welchem Maße im Zuge der Verkehrswende in anderen Bereichen der Mobilitäts- und der Gesamtwirtschaft neue Beschäftigung entstehen wird;
- die Schätzungen über mögliche Veränderungen der Wertschöpfung durch die Elektrifizierung fallen unterschiedlich aus – teilweise sehen Prognosen keine Verringerung, sondern ein Wachstum der Wertschöpfung durch Elektrofahrzeuge für die deutsche

Automobilindustrie (PwC 2018<sup>1</sup>). Der wichtigste Faktor hierfür ist die Batterie, in deren Entwicklung und Herstellung die deutsche Autoindustrie gerade einsteigt;

- die Transformation des Verkehrssystems hin zu flexiblen Mobilitätsdienstleistungen kann den Kernmarkt des Verkaufs von Pkw verkleinern, wohingegen Umsatz und Beschäftigung im öffentlichen Verkehr und bei Mobilitätsdienstleistern steigen.

Das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) prognostiziert bis 2035 den Wegfall von rund 114.000 Arbeitsplätzen in der Automobilwirtschaft, was etwa jeder achten Stelle der Branche entspricht (IAB 2018). Demgegenüber stehen nur 16.000 neue Stellen, die durch die Elektrifizierung entstehen. Dabei geht das IAB von einem E-Auto-Marktanteil von 23 Prozent aus<sup>2</sup>.

Der ACE befürwortet deshalb einen schrittweisen, koordinierten Übergang in ein dekarbonisiertes Verkehrssystem, der der Automobilindustrie Zeit für die Schaffung neuer Kooperationsformen und Organisationskulturen einräumt und strukturelle Verwerfungen und den Verlust von Arbeitsplätzen und Kompetenzen vermeidet. Es muss für jene Menschen gesorgt werden, die ihre Arbeit wegen überflüssig werdender Technologien verlieren. **Diese Zeit muss nach Ansicht des ACE seitens der Hersteller dafür genutzt werden**, durch hohe Innovationsfähigkeit und Investitionsbereitschaft

- insbesondere in den Automobilregionen neue Wertschöpfungsketten zu verankern;
- die Frage zu klären, wie der Umbau von Beschäftigung zu alternativen Beschäftigungspotenzialen in anderen Branchen führen könnte;
- neue Personalentwicklungskonzepte zu implementieren und zu finanzieren, die sicherstellen, dass die Beschäftigten notwendige Qualifikationen erwerben und ihre Beschäftigungsperspektiven erhalten können;
- sicherzustellen, dass jene Arbeitnehmer, die in Folge des Strukturwandels künftig eine andere Aufgabe haben werden, weder prekär, noch schlechter vergütet noch dequalifiziert beschäftigt sein werden;
- im Rahmen einer Diversifizierung der Geschäftsmodelle den Bereich Mobility-as-a-Service, in dem die deutsche Autoindustrie frühzeitig eigene Angebote geschaffen hat, konsequent mit weiteren Dienstleistungen auszubauen, um Umsatzrückgänge aus dem Fahrzeugverkauf zu kompensieren und auch hier hoch qualifizierte Arbeitsplätze zu schaffen.

### Von der Politik erwartet der ACE, dass:

- sie in den Aufbau und Betrieb eines dichteren öffentlichen Verkehrsnetzes investiert, den Verkehr durch eine intelligente Stadt- und Raumplanung soweit wie möglich reduziert und durch attraktive Verkehrsalternativen auf den Umweltverbund einschließlich neuer Mobilitätsdienste verlagert - auch, um so im Bereich der neuen Mobilitätsdienstleistungen und im öffentlichen Personennahverkehr Arbeitsplätze, die in der Automobilindustrie durch weniger arbeitsintensive Antriebstechnik oder durch reduzierte Absatzzahlen wegfallen, zu ersetzen;
- sie neue Infrastrukturen und Anreize für Unternehmen schafft, sich langfristig umzustrukturieren und weiterzuentwickeln, so die Verkehrswende zu beschleunigen und

---

<sup>1</sup> PwC 2018: PwC Autofacts: The Turning of the Tide – Impacts of the Automotive Transformation on the Value Chain: Foliensatz, London.

<sup>2</sup> IAB 2018: Elektromobilität 2035: Effekte auf Wirtschaft und Erwerbstätigkeit durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs von Personenkraftwagen, in: IAB-Forschungsbericht (8/2018).

zudem Arbeitsplätze, die an einigen Stellen verloren gehen, an anderer Stelle zu schaffen.

Wenn es gelingt, die notwendige Wende zur Elektromobilität als industriepolitische Chance zu gestalten und zu nutzen, kann das insgesamt positive Beschäftigungseffekte haben und die Rolle der deutschen Automobilindustrie als Innovationsmotor stärken. Sich gegen die Verkehrswende mit ihrer Entwicklung zur Elektromobilität und zu effizienteren Fahrzeugen zu wehren, ist keine Alternative. Ein Verzicht auf den Umstieg auf Elektromobilität würde höchstens kurzfristig Arbeitsplätze sichern. Auf mittel- und langfristige Sicht würde diese Herangehensweise allerdings die Zukunft und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Autoindustrie gefährden, wenn die Hersteller nicht schnell genug alternative Antriebe entwickeln und überzeugende Autos auf den Märkten der Zukunft platzieren können. Zudem schafft die Energiewende auch neue Arbeitsplätze. Arbeitsplätze im Bereich der erneuerbaren Energie entstehen besonders in ländlichen Regionen. An alten Verkehrskonzepten festzuhalten, führt zum Verlust von Marktanteilen und deutlich mehr Arbeitsplätzen, als wenn wir uns jetzt auf die Zukunft einstellen.