

6. TRANSFORMATION DER AUTOMOBILWIRTSCHAFT

Der Verkehrssektor ist für rund ein Viertel der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich. Die wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Entwicklungen nach 1990 führten zu einer Zunahme des Verkehrs, so dass die hier erzeugten CO₂-Emissionen zwischen 1990 und 2015 global um etwa 75 % anstiegen.^{xx}

In der EU machen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen etwa ein Viertel des Gesamtausstoßes aus. Im Gegensatz zu anderen Sektoren wie Energieerzeugung und Landwirtschaft sind die Werte im Verkehrssektor jedoch stetig angestiegen.

In Deutschland sind die Emissionen im Jahr 2019 zwar insgesamt zurückgegangen, allerdings trägt der Sektor Verkehr nicht zu diesem Ergebnis bei. Er ist das Sorgenkind der deutschen Klimaschutzpolitik. Zwischen 2009 und 2017 sind hier die Treibhausgasemissionen kontinuierlich gestiegen, bevor sie dann 2018 etwas sanken.^{xxi}

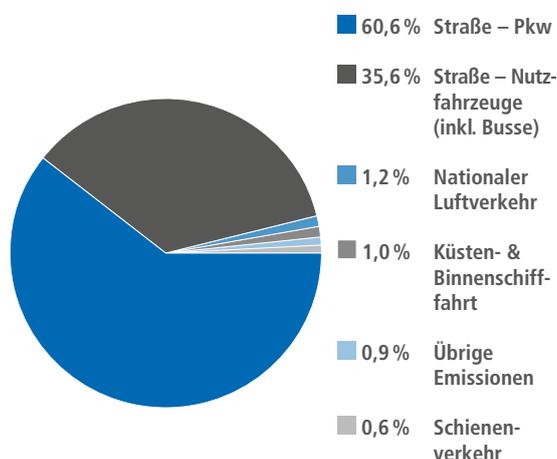
6.1 Faktoren und Rahmenbedingungen, die die Transformation der Automobilwirtschaft erzwingen

6.1.1 Deutschland

Klimapolitik

– Im Bundes-Klimaschutzgesetz ist festgeschrieben, bis zum Jahr 2030 die Verminderung der Treibhausgasemissionen um 55 % gegenüber dem Jahr 1990 zu erreichen.

EMISSIONEN IM VERKEHRSSSEKTOR



Grafik 8: Emissionen im Verkehrssektor

- Es legt bis zum Jahr 2030 jährliche Minderungspflichten auch für den Sektor Verkehr fest. Für diesen Sektor bedeutet das eine Minderung der Treibhausgasemissionen um 40 bis 42 % gegenüber dem Jahr 1990.
- Darüber hinaus hat Deutschland sich auf dem UN-Klimagipfel im September 2019 dazu bekannt, bis 2050 Treibhausgasneutralität als langfristiges Ziel zu verfolgen. Dieses Ziel wurde mit dem Klimaschutzprogramm 2030 bestätigt. Dafür müssen große Teile der Wirtschaft in den kommenden 30 Jahren nahezu vollständig dekarbonisiert werden.

6.1.2 Europa

Klimapolitik

- Grundlage für die Erfüllung der deutschen Klimaschutzziele bildet das Pariser Klimaabkommen von 2015: Der Anstieg der weltweiten Durchschnittstemperatur soll auf deutlich unter 2 °C (besser noch unter 1,5 °C) begrenzt werden. Um das zu erreichen, hat die Europäische Union ihr Klimaschutzziel für das Jahr 2030 von bisher 40 auf mindestens 55 % erhöht. So wurde es im Dezember 2020 an die Vereinten Nationen gemeldet.
- Die Rahmenbedingungen, die auf europäischer Ebene gesetzt werden, zwingen Automobilhersteller langfristig dazu, Fahrzeuge mit null Emissionen herzustellen. Für das Jahr 2021 ist der durchschnittliche Flottengrenzwert in der EU bei 95g CO₂/km festgesetzt. Leichte Abweichungen sind möglich, die sich nach dem Gewicht der zugelassenen Fahrzeuge eines Konzerns richten. Die Emissionswerte neuer Verbrenner-Motoren liegen aktuell weit darüber. Folglich muss die Automobilindustrie, will sie die Flottenziele für das Jahr 2021 erreichen, für eine deutlich steigende Neuzulassungszahl emissionsarmer und elektrifizierter Pkw sorgen. Da batterieelektrische Fahrzeuge mit null Emissionen in die Berechnung des Flottenmittels eingehen und bis 2022 noch einen zusätzlichen Bonus bei der Anrechnung haben, bieten sie für die Fahrzeughersteller einen besonders großen Hebel zur Erreichung der Flottenziele. Die Konsequenz bei Nichteinhaltung der Flottenziele sind Strafzahlungen von 95€ je zusätzlichem Gramm und Fahrzeug.
- Laut Lastenteilungsentscheidung der EU sind seit 2021 bei Nichterreichung der Treibhausgas-minderungsbeiträge in den Sektoren, die nicht durch den Emissionshandel (ETS) abgedeckt sind (u.a. Verkehr), Zahlungen für den Ankauf von



Emissionszertifikaten fällig; das ist ein hohes finanzielles Risiko für den deutschen Steuerzahler.

- Langfristiges Ziel der EU ist es, die Emissionen des Verkehrs bis 2050 um 60 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Es sollen nur noch „Netto-Null-Emissionen“ zugelassen werden, was bedeutet, dass Natur und künstlich geschaffene Speicher so viele Treibhausgase aufnehmen können, wie emittiert werden.

6.1.3 International

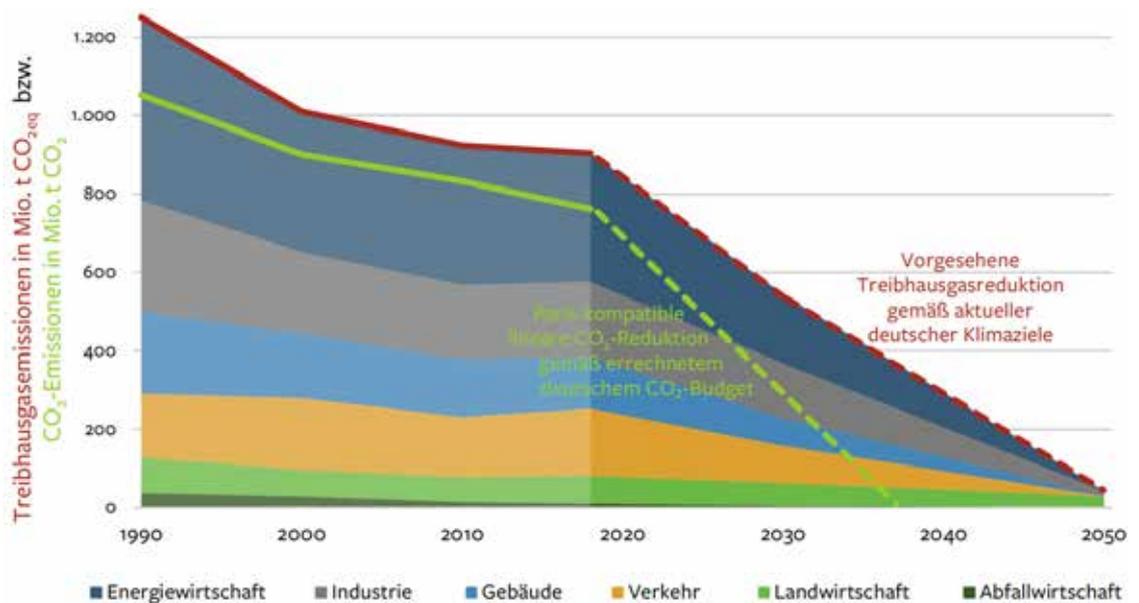
Klimapolitik

- Grundlage für die Erfüllung des Übereinkommens von Paris bildet die Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen. Danach soll der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2°C und möglichst auf 1,5°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau begrenzt werden, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten.

Wettbewerb

- Mit der politischen Entscheidung von immer mehr Regierungen weltweit, sich künftig vom fossilen Verbrennungsmotor zu verabschieden³⁷, gehen der deutschen Automobilindustrie Absatzmärkte für ihr derzeit wichtigstes Produkt verloren. Das bedeutet: Es ist auch ohne die notwendige Dekarbonisierung des Verkehrssektors eine zeitnahe Transformation der Automobilindustrie notwendig, um deren Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.
- Die deutsche Automobilindustrie befindet sich mitten in einem Innovationswettbewerb, der von neuen internationalen Wettbewerbern gestaltet wird, deren Schnelligkeit und Innovationskraft deutlich höher ist. Weil die deutsche Automobilindustrie zu lange am Verbrennungsmotor festhält, läuft sie Gefahr, letzten Endes zu Zulieferbetrieben für innovative Technologiekonzerne und IT-Startups zu werden, statt wie bisher „der Maßstab“ zu sein.

EMISSIONSREDUKTION GEMÄSS NATIONALER KLIMAZIELE BZW. PARIS-KOMPATIBLEM BUDGET FÜR DEUTSCHLAND



Grafik 9: Emissionsreduktion gemäß nationaler Klimaziele bzw. Paris-kompatiblem Budget für Deutschland

³⁷ Siehe dazu Grafik 1: Das Ende des Verbrennungsmotors, Seite 6.



©iStock.com/oljo

- Während deutsche Hersteller ihre Modellpaletten lediglich elektrisch ergänzen, kündigte die ausländische Konkurrenz frühzeitig an, Dieselmotoren nach und nach ganz aus dem Programm zu nehmen.³⁸
- Die Verkehrswende führt weltweit 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 kann.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll die deutsche Automobilindustrie

- die auf EU-Ebene vorgegebenen Rahmenbedingungen umgesetzt haben und die erforderlichen technologischen Schritte zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr gegangen sein: durch eine große Produktvielfalt im Bereich der elektrischen Fahrzeuge hat sie ihre weltweite Wettbewerbsfähigkeit sichergestellt;
- perspektivisch das Ziel verfolgen, keine neuen Pkw mit Verbrennungsmotor mehr herzustellen;
- sich das notwendige Know-how für eine sich schnell digitalisierende und zunehmend dienstleistungsorientierte Mobilitätsgesellschaft angeeignet haben und auch in diesem Bereich wettbewerbsfähig geworden sein und so zukunfts-fähige Arbeitsverhältnisse geschaffen bzw. gesichert haben.

6.2 Arbeitsplatzauswirkungen der Transformation

Angesichts der Bedeutung der Automobilindustrie für den Wirtschaftsstandort Deutschland, für hiesiges Wachstum und Beschäftigung können die Auswirkungen der Verkehrswende auf die Automobilindustrie gravierend sein.

Ein Aspekt wird der Arbeitsplatzabbau sein, für den die geschätzten Zahlen zwischen 70.000 und 410.000 bis zum Jahr 2030 schwanken. Aus Sicht des ACE hängen die Arbeitsplatzauswirkungen dieses Strukturwandels von vielen Variablen ab:

- 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^{xxii}). Der wichtigste Faktor hierfür ist die Batterie, in deren Entwicklung und Herstellung die deutsche Automobilindustrie eingestiegen ist;
- 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 Transformation des Verkehrssystems hin zu flexiblen Mobilitätsdienstleistungen kann den Kernmarkt des Verkaufs von Pkw verkleinern, wohingegen Umsatz und Beschäftigung im öffentlichen Verkehr und bei Mobilitätsdienstleistungen steigen.³⁹

³⁸ Stand September 2020 ist nach Erkenntnissen einer Untersuchung des Chemnitzer Automotive Institute CATI mit den Branchennetzwerken Automobilzulieferer Sachsen AMZ und Automotive Thüringen, dass sich die Jahresproduktion von Elektroautos in Deutschland von 2019 bis 2022 nahezu verachtfachen (auf ca. 600.000 Fahrzeuge) und bis 2025 weiter auf > 1,1 Mio. BEV anwachsen wird. 2025 werden damit gut 50 % aller in Europa hergestellten vollelektrischen Pkw an deutschen Standorten produziert (Chemnitz Automotive Institute (CATI) in Zusammenarbeit mit den Netzwerken Automobilzulieferer Sachsen (AMZ) und automotive thüringen (at): Elektromobilität trotz der Automobilkrise – Entwicklungen in Europa 2020–2025, September 2020, Kurzfassung Seite 8).

³⁹ Eine Studie des Beratungshauses Horváth und Partners (2020) prognostiziert, dass in zehn Jahren der Markt für Mobilitätsdienstleistungen und -ökosysteme jenen für den Verkauf von Fahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen überholt haben wird. 2,1 bis 2,5 Milliarden Euro werde das Marktvolumen im Bereich New Mobility in 2030 erreichen – bei einer Wachstumsrate von jährlich 13 Prozent, schätzen die Studienautorinnen und -autoren. 1,3 Milliarden Euro entfallen dabei auf die Segmente Mobility-as-a-Service und Verkehrsmanagement sowie das Parken und Laden der im Rahmen dieser Dienste angebotenen Fahrzeuge; weitere jeweils 500 Milliarden Euro auf Mobility-on-Demand-Angebote sowie den ÖPNV. Mit dem Verkauf von Fahrzeugen (Pkw, Lkw, Busse, Schiffe und Flugzeuge) werden in zehn Jahren etwa 1,9 Milliarden Euro verdient – bei einem Wachstum von fünf Prozent. Im Carsharing- und Ridehailing-Markt sehen die Expertinnen und Experten den größten Wachstumsmarkt. Dieser könnte laut Prognosen jährlich um ein Drittel von neun Milliarden Euro in 2018 auf 500 Milliarden Euro in 2030 wachsen. Auf den Bereich Mikromobilität – zu dem der Verleih von E-Tretrollern und Fahrrädern mit und ohne E-Motor gehört – werden dann insgesamt 25 Milliarden Euro (2018: zwei Milliarden Euro) entfallen, heißt es. Für die Analyse haben die Autorinnen und Autoren insgesamt 90 Studien über den „Urban Mobility Markt“ ausgewertet. Außerdem wurden 13 Mobilitätsexpertinnen und -experten befragt (Horváth und Partners: Urban Mobility Market Potenzials – A Bright Outlook in Dark Days, 2020).

i

EXKURS: BETRIEBLICHE MITBESTIMMUNG BEI VOLKSWAGEN

Bei der Transformation der Automobilindustrie spielen die Gewerkschaften und der Einfluss von Betriebsräten eine elementare Rolle. Besonders deutlich wird dies am Beispiel von Volkswagen (VW). Hier haben, durch gesetzliche Regelungen vorgegeben, die Beschäftigten über Vertreter im Aufsichtsrat ein direktes Mitspracherecht bei der Entwicklung des Konzerns. Durch eine gesetzliche Sperrminorität von 20 Prozent lassen sich keine wegweisenden Entscheidungen ohne diese Vertreter beschließen. Dadurch hat der Betriebsrat bei VW ein größeres Druckmittel als in anderen Konzernen. Dieses führte auch dazu, dass mit der „Roadmap Digitale Transformation“ ein Plan entstanden ist, der beispielhaft für die Automobilindustrie aufzeigt, wie der Weg von der Produktion von Verbrenner-Autos hin zur Pro-

duktion von Elektro-Autos begangen werden kann, weitestgehend ohne betriebsbedingte Kündigungen.

Durch die Digitalisierung wegfallende Arbeitsplätze werden durch 2000 neu geschaffene IT-Arbeitsplätze ersetzt, so sieht der Plan es vor. Darüber hinaus werden die Regelungen zu Altersteilzeit ausgeweitet, um so betriebsbedingte Kündigungen auszuschließen. Kern der Roadmap ist eine Beschäftigungsgarantie für 10 Jahre an allen deutschen Standorten. Über die Ausweitung des Bildungsangebots (Qualifizierungsangebote, Fortbildungen, Online-Uni) wird darüber hinaus dafür gesorgt, dass die Belegschaft mit den technischen Entwicklungen Schritt hält und so die Marktposition des Konzerns gestärkt wird.

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.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll die deutsche Automobilindustrie durch hohe Innovationsfähigkeit und Investitionsbereitschaft

- _ insbesondere in den Automobilregionen neue Wertschöpfungsketten verankert haben;
- _ zum Umbau von Beschäftigung hin zu alternativen Beschäftigungspotenzialen in anderen Branchen beigetragen haben;





- _ durch die Implementierung und Finanzierung neuer Personalentwicklungskonzepte dazu beigetragen haben, dass die Beschäftigten notwendige Qualifikationen erworben und ihre Beschäftigungsperspektiven erhalten haben;
- _ sichergestellt haben, dass jene Arbeitnehmer, die infolge des Strukturwandels eine andere Aufgabe erfüllen, weder prekär noch schlechter vergütet noch dequalifiziert beschäftigt sind;
- _ im Rahmen einer Diversifizierung der Geschäftsmodelle den bereits frühzeitig von ihr bedienten Bereich Mobility-as-a-Service⁴⁰ konsequent mit weiteren Dienstleistungen ausgebaut, so Umsatzrückgänge aus dem Fahrzeugverkauf kompensiert und auch hier hoch qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen haben.

Damit die Automobilindustrie dies leisten kann, erwartet der ACE von der Politik, 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 Umweltverbund⁴¹ 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 zudem Arbeitsplätze, die an einigen Stellen verloren gehen, an anderer Stelle zu schaffen.

Wenn es gelingt, die anstehende 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 Automobilindustrie gefährden, wenn die Hersteller nicht schnell genug alternative Antriebe entwickeln und überzeugende Autos auf den Märkten der Zukunft platzieren können. Zudem schafft auch die Energiewende neue Arbeitsplätze. Es ist eine wesentliche strukturpolitische Aufgabe, diesen Prozess auch politisch zu steuern und so zu gestalten, dass dieser Prozess möglichst ohne Strukturkrisen und soziale Verwerfungen stattfinden kann.

An alten Verkehrskonzepten festzuhalten, führt zum Verlust von Marktanteilen und deutlich mehr Arbeitsplätzen, als wenn wir uns jetzt auf die Zukunft einstellen.

⁴⁰ Siehe dazu auch Kapitel 11.1.3 Mobility as a Service.

⁴¹ Umweltverbund bezeichnet „umweltverträgliche“ Verkehrsmittel. Dazu zählen nichtmotorisierte Verkehrsträger (Fußgänger und private oder öffentliche Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis) sowie Carsharing und Mitfahrzentralen.