

Neue Abgasnormen und Antriebstechnologien als Chance nutzen – die IG Metall im automobilen Strukturwandel

von Frank Iwer und Frederic Speidel¹

Fünf statt fünfzig Jahre

Für die IG Metall steht vieles auf dem Spiel! Denn die Automobilindustrie, die mit über einer halben Million Mitglieder und traditionell hoher tarifpolitischer Durchsetzungskraft eine Schlüsselbranche in ihrem Organisationsbereich darstellt, unterliegt der wohl größten Transformation ihrer Geschichte. Die GM-Chefin, Mary Barra, hat den extremen Veränderungsdruck mit der einprägsamen Formel, dass sich die Automobilindustrie in den nächsten fünf Jahren stärker verändern wird als in den 50 Jahren zuvor, treffend auf den Punkt gebracht. Selbst wenn die Megatrends der Branche, Elektromobilität und Digitalisierung, evolutionär statt disruptiv die Bühne erobern sollten und die Branche nicht schon in fünf, sondern erst in zehn oder fünfzehn Jahren ihr neues Gesicht zeigt, sind sich Betriebsräte, Vertrauensleute und hauptamtliche Gewerkschafter aus der Automobilindustrie der Dringlichkeit des Handelns voll und ganz bewusst: Ab sofort steht die Transformation der Branche weit oben auf der Tagesordnung. Und die über 800.000 Beschäftigten in der deutschen Automobil- und Zuliefererindustrie dürfen keineswegs als Verlierer des bevorstehenden Wandels dastehen. Für die IG Metall gilt es daher, in den kommenden Jahren entschlossen, konfliktfähig und mit voller strategischer Kraft für die Beschäftigten der Automobilindustrie eine langfristig sichere Perspektive durchzusetzen.

Bei alledem hängt die Messlatte für die IG Metall hoch: Von einem erfolgreichen Strukturwandel der Automobilindustrie kann aus ihrer Sicht nämlich nur dann gesprochen werden, wenn es gelingt, die anspruchsvollen umwelt-, industrie- und beschäftigungspolitischen Ziele im Gleichgewicht zu halten und notgedrungene Ziel-

konflikte mit sachgerechten Gesamtlösungen im Interesse der Beschäftigten anzugehen. Die Spannbreite der Herausforderungen, Konflikte, Einflussnahmen, strategischen Positionierungen und arbeitspolitischen Verarbeitungsweisen, die der Strukturwandel der Automobilindustrie hervorbringt, soll nachfolgend exemplarisch für das Themenfeld der Klima- und Umweltregulation und den damit einhergehenden neuen Antriebstechnologien als zentralem Treiber der Transformation näher betrachtet werden.

Europäische und deutsche Klima- und Verkehrspolitik erhöht den Handlungsdruck

Offensichtlichster game changer für die Automobilindustrie und ihre Beschäftigten ist die auf internationaler wie nationaler Ebene politisch beschlossene CO₂-Reduzierung, die gemäß Programmatik und Diktion der Europäischen Kommission die vollständige „De-Karbonisierung des Verkehrs“ bis zum Jahr 2050 zum Ziel hat. Der Weg dorthin besteht aus ambitionierten Zwischenzielen: So hat Deutschland im Rahmen des Ende 2016 infolge des Pariser-Klimaabkommens verabschiedeten „Klimaschutzplans“ als Zielgröße beschlossen, die CO₂-Emission im Verkehrssektor bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Ganz unmittelbar greift für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge heute bereits das verbindliche, europäisch festgesetzte Ziel der 95 Gramm CO₂ pro Kilometer im Flottendurchschnitt, das von den Herstellern bis zum Jahr 2020/21 erreicht werden muss. Bei Nichteinhaltung sind hohe Strafzahlungen und unweigerlicher Imageschaden für die Hersteller die Folge. Und obwohl die allermeisten Hersteller von diesem Ziel noch ein gutes Stück entfernt sind, schauen sie heute schon gebannt auf die Europäische Kommission, von der erwartet wird, dass sie Ende dieses Jahres deutlich strengere CO₂-Grenzwerte für den Zeitraum nach 2020 festlegt.

Zusätzlicher Handlungsdruck für die Automobilhersteller entsteht durch die zuneh-

¹ Frank Iwer ist Leiter des Funktionsbereichs Strategische und Politische Planung beim Vorstand der IG Metall.

Dr. Frederic Speidel ist Mitarbeiter im Funktionsbereich Strategische und Politische Planung beim Vorstand der IG Metall.

mende Stickoxid- und Feinstaubbelastung vor allem in Großstädten, die gestiegene Verkehrsbelastung und die insgesamt erheblich belastete Glaubwürdigkeit der Branche. Infolge deutlich überschrittener Grenzwerte für Stickoxide und Feinstäube in mehreren deutschen Städten und Gemeinden hat die EU-Kommission bereits zwei Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesregierung eingeleitet. Aus Sicht der Kommission ist die Bundesregierung ihren Verpflichtungen bislang nicht nachgekommen, die getroffenen Maßnahmen gelten ihr zufolge als „unzureichend“. Die aktuell gerichtlich verhandelten Dieselfahrverbote in mehreren deutschen Städten sind Teil der Pläne und Strategien der betroffenen Städte und Gemeinden, um eine als immer wahrscheinlicher geltende Klage der EU-Kommission vor dem Europäischen Gerichtshof noch abzuwenden.

Die Antwort der IG Metall: Für eine „konditionierte Regulierung“ und eine Dieselpolitik mit Augenmaß

Dem Ende 2016 von der IG Metall veröffentlichten und seitdem viel diskutierten Strategiepapier „Neue Abgasnormen als Chance nutzen – Europa als Schaufenster für die besten Umwelttechnologien im und um das Automobil“ unterliegt als Kernbotschaft: Raus aus der Defensive! Das Papier bündelt eigens im Automobilausschuss der IG Metall erarbeitete Konzepte und Positionen, wie gegenwärtigen und kommenden Herausforderungen, Problemen und Krisen der Automobilindustrie begegnet werden kann, zu einem Fünf-Punkte-Plan. Dieser umfasst die Förderung alternativer Antriebe (E-Mobilität, Hybridisierung) bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung des Verbrennungsmotors, die Forderung nach einer fundierten sozialen und beschäftigungspolitischen Folgenabschätzung künftiger Grenzwerte, die Forderung nach transparenten Mess- und Zulassungsverfahren sowie eine Kampagne „sauberer Diesel“ als Übergangstechnologie. Dreh- und Angelpunkt für die IG Metall ist dabei die Frage, wie sich in den nächsten Jahren eine Balance zwischen anspruchsvollen Klimazielen und dem damit verbundenen Transformationsprozess der Automobilbranche herstellen lässt, ohne dass Menschen und Arbeitsplätze unter die Räder kommen.

Keine der vorhandenen und verhandelten Antriebstechnologien stellt für sich allein genommen den Königsweg dar! Die vorhandenen Technologien dürfen daher nicht gegeneinander ausgespielt werden. Der aktuellen Elektro-Euphorie zum Trotz wird aller Voraussicht nach auch noch 2030 ein erheblicher Anteil aller Neuzulassungen über einen Verbrennungsmotor verfügen. Verantwortlich hierfür sind die vielen ungeklärten Punkte der Elektromobilität: Kundenverhalten, Kaufpreis, Lebenszyklus der E-Fahrzeuge, Reichweite, Batterietechnologie, Ladeinfrastruktur und -technik, Rohstoffproblematik, Stromnetze. Deshalb macht sich die IG Metall grundsätzlich dafür stark, keine Generalverbote von Verbrenner und Diesel auszusprechen, sondern stattdessen die bestehenden Potenziale sämtlicher Antriebstechnologien umfassend zu heben und auf den progressiven Markthochlauf von E-Fahrzeugen zu setzen.

Im Kern gründet ein klimapolitisch ambitionierter und gleichzeitig beschäftigungspolitisch ausgewogener Entwicklungspfad aus Sicht der IG Metall auf der Kombination eines immer effizienteren Verbrennungsmotors mit der kontinuierlichen Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen. Hierzu enthält das Strategiepapier der IG Metall konkrete Vorschläge für einen Modus der „konditionierten Regulierung“: Als anspruchsvoll, aber für den Zeitraum 2020 bis 2030 realisierbar wird ein durchschnittlicher Effizienzgewinn der Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor von bis zu 1,5 Prozent pro Jahr gesehen. Im Zusammenspiel mit einem jährlichen Zuwachs von mindestens einem Prozentpunkt elektrisch angetriebener Fahrzeuge ließe sich so bis 2030 der CO₂-Ausstoß auf ca. 70 Gramm pro Kilometer im Flottendurchschnitt reduzieren. Im Falle eines deutlich schnelleren Elektro-Hochlaufs von drei Prozentpunkten pro Jahr könnte der CO₂-Ausstoß im Flottendurchschnitt sogar auf etwas mehr als 50 Gramm pro Kilometer gedrückt werden. Hierzu ist es aber zwingend, dass alle Akteure verbindlich auf die Realisierung eines schnellen Hochlaufs verpflichtet werden. Die Automobilindustrie allein kann das mittels entsprechender Fahrzeugangebote nicht sicherstellen. Zwingend ist das Zusammenspiel mit der Bereitstellung von adäquater Energie- und Ladeinfrastruktur sowie

zusätzlichen Kaufanreizen und einem letztlich veränderten Mobilitätsverhalten.

Um derart anspruchsvolle Reduktionsziele in den nächsten Jahren verlässlich zu erreichen, müssen aus Sicht der IG Metall grundsätzliche Anforderungen an die kommende Regulation erfüllt werden. Zuallererst ist Wirksamkeit gefragt: Die bisherigen Regulationsschritte haben – Stand heute – zwar effizientere Fahrzeuge gebracht aber per Saldo aufgrund der Zunahme der Pkw nicht zu einer Senkung der CO₂-Belastung geführt. Für die kommende Periode muss daher die absolute Senkung des CO₂-Eintrags im Fokus liegen. Hierfür ist Ganzheitlichkeit gefragt: Der Bezug allein auf das Endprodukt Auto und die Effizienz des Verbrennungsmotors greift viel zu kurz. Erforderlich sind vielfältige, aufeinander abgestimmte Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern.

Das Auto muss als Gesamtsystem betrachtet werden, das Anknüpfungspunkte für Öko-Innovationen jedweder Art bietet (z.B. „grüne Fabriken“, Umwandlung von Motorwärme in elektrische Energie, Solardächer etc.). Ferner muss Klarheit und Planungssicherheit hergestellt werden: Unternehmen brauchen verlässliche Weichenstellungen über längere Zeiträume. Komplexe Systeme sind nicht beliebig und abrupt umzusteuern, verbindliche Planungshorizonte über längere Zeiträume sind daher unerlässlich. Und schließlich muss immer die Realisierbarkeit bedacht werden: Regulatorische Vorgaben müssen anspruchsvoll und angemessen sein – aber auch technisch, zeitlich und ökonomisch realisierbar.

Hiervon betroffen ist insbesondere die Dieselsechnologie mit ihren über 70.000 Beschäftigten in Deutschland. Die lauter werdende Kritik an der Dieselsechnologie nimmt die IG Metall nicht zuletzt deshalb sehr ernst, weil sie davon überzeugt ist, dass sauberer Diesel eine unverzichtbare Übergangstechnologie für die avisierte Senkung des klimaschädlichen CO₂ darstellt. Allerdings sind überhöhte und nachweislich gesundheitsgefährdende Stickoxid-Emissionen nicht länger hinnehmbar. Die Hersteller sind hier in einer Bringschuld, die schnellstmöglich eingelöst werden muss. Aber: Statt pauschale

Diesel-Einfahrverbote gut zu heißen, die unweigerlich mit einem hohen Maß an sozialer Selektion zusammenfallen und darüber hinaus die zu recht kritisierte Feinstaub-Belastung nicht nennenswert reduzieren würden, macht sich die IG Metall für einen ausgehandelten breiten Methoden-Mix und Technologieoffenheit stark, um die Luftreinhaltungsziele zu erreichen. Dazu zählt die blaue Plakette für Euro-6-Fahrzeuge genauso wie die Aufforderung an die Automobilindustrie, ihren Anteil zu besserem Klima- und Umweltschutz sowohl im Bereich Neuwagen als auch durch attraktive Nachrüstungsangebote zu leisten. Ganz entscheidend aus Sicht der IG Metall ist die praxistaugliche Implementierung eines intelligenten Verkehrsfluss-Managements in den Ballungszentren. Dafür sind erhebliche Investitionen sowohl in moderne Verkehrsleitsysteme wie in eine Ausweitung des ÖPNV durch Bund, Länder und Gemeinden notwendig.

Den Strukturwandel gemeinsam annehmen und die Beschäftigten schützen

Der tiefgreifende Transformationsprozess, vor dem die Automobilindustrie steht, wird von dieser alleine nicht bewältigt werden können. Nur wenn sich alle beteiligten Gruppen – Politik, Zivilgesellschaft, Unternehmen und Gewerkschaften – durch abgestimmte Maßnahmen einbringen, kann die Zukunftsfähigkeit der Branche sichergestellt und der Einstieg in eine nachhaltige Verkehrswende erreicht werden. Die IG Metall vermochte bislang mit ihrem auf Deutsch, Englisch und Französisch veröffentlichten Strategiepapier „Neue Abgasnormen als Chance nutzen“ viel beachtete Akzente im politischen Raum in Brüssel und Berlin sowie in der deutschen und europäischen Zivilgesellschaft zu setzen. Anerkennend wird der IG Metall aller Orten bescheinigt, die Diskussion über die Zukunft der Automobilindustrie entscheidend angereichert und – vielleicht noch wichtiger – für eine differenzierte Auseinandersetzung über künftige Antriebstechnologien und Mobilitätskonzepte weiträumig geöffnet zu haben.

Trotz des allgemein hohen Zuspruchs für die weitreichende Ausrichtung ihres Strategiepapiers, das sowohl die technologische als auch die politisch-regulatorische Dimension der au-

tomobilen Transformation umfasst, besteht an der eigentlichen Kernaufgabe der IG Metall in den nächsten Jahren keinerlei Zweifel: Für die IG Metall geht es darum, mit all ihrer Durchsetzungsstärke und Konfliktfähigkeit dem Schutz- und Gestaltungsauftrag für die über 800.000 direkt in der deutschen Automobilindustrie Beschäftigten umfassend nachzukommen. Die IG Metall hat dafür Sorge zu tragen, dass sich der Strukturwandel der Automobilindustrie mit und nicht gegen die Beschäftigten vollzieht. Dabei wird sie weder in den Betrieben und Unternehmen noch im politischen Raum den notwendigen Auseinandersetzungen und Kämpfen aus dem Weg gehen.

Branchen- wie industriepolitische Leitlinien sind für die IG Metall die Positionierung Deutschlands als Leitmarkt für eine neue Verkehrspolitik sowie der Erhalt der gesamten automobilen Wertschöpfungskette in Deutschland und Europa, der die Fertigung von Schlüsseltechnologien wie die Batteriezelle explizit miteinschließt. Dazu bedarf es nachhaltiger Investitionsstrategien seitens der Unternehmen sowie einer umsichtigen staatlichen Umwelt- und Technologiepolitik auf nationaler und europäischer Ebene, kurzum: eines ganzheitlichen, abgestimmten Vorgehens.

Die nächsten Schritte

Im weiteren Verlauf sind zuallererst belastbare Szenarien zu den quantitativen und qualitativen Beschäftigungseffekten der Elektrifizierung des Antriebsstrangs und des zweiten Megatrends, der Digitalisierung, zu ermitteln. Neben der Aktualisierung und Verifizierung quantitativer Prognosen – modellhaft gesprochen käme die reine Elektro-Welt mit einem Siebtel der aktuell Beschäftigten im Bereich Motor und Getriebe aus – ist vor allem zu ermitteln, wie sich die Arbeit im Automobilbau und somit die Anforderungen an Tätigkeitsprofile in qualitativer Hinsicht verändert. Denn neben der demografischen Kurve bieten strategische Personalpolitik, betriebliche Weiterbildung, Umschulungsprogramme, die Dynamisierung interner Arbeitsmärkte aber auch arbeitspolitische Ansätze einer digitalen Humanisierungsoffensive offensichtliche An-

knüpfungspunkte und Instrumente für betriebliche und gewerkschaftliche Arbeitnehmervertretungen, um den Strukturwandel in der Automobilindustrie in den nächsten Jahren gleichermaßen vorausschauend wie sozialverträglich zu gestalten. IG Metall und Betriebsräte in der Automobilindustrie nehmen die historische Herausforderung an und haben bereits erste relevante Erfolge verzeichnet wie der Zukunftspakt bei Volkswagen, die Elektrostrategie bei Daimler oder die Standortsicherungen bei der ZF in Schweinfurt eindrucksvoll belegen.

Auf unternehmens- und betriebspolitische Ansätze rund um die Themen Qualifikation und Arbeitsgestaltung wird man sich freilich nicht beschränken können. Tarifpolitisch ist extreme Wachsamkeit und Durchsetzungskraft gefragt, damit die insbesondere im Kontext neuer digitaler Geschäftsmodelle gegenwärtig zu beobachtende Ausgründung und Ansiedlung von „High-Tech-Gesellschaften“ keine Unterwanderung tariflich geschützter Beschäftigung nach sich zieht. Im Interesse eines erfolgreichen Strukturwandels im oben beschriebenen Sinne muss alles dafür getan werden, dass sich eine hohe Beteiligung der Beschäftigten an Gestaltungsprozessen und eine hohe Tarifbindung wechselseitig verstärken.

Komplettiert werden betriebs- und tarifpolitische Ansätze durch die auf politischer Ebene von Seiten der IG Metall initiierten regionalen Initiativen wie dem landesweiten „Transformationsbeirat zum Wandel der Automobilindustrie“ der IG Metall in Baden-Württemberg oder dem „Zukunftspakt Bayern für die Automobilindustrie“ der IG Metall in Bayern. Die zahlreichen Aktivitäten und strategischen Suchbewegungen belegen, dass die IG Metall den Strukturwandel der Automobilindustrie längst zur Chefsache erklärt hat. Sie kann dabei auf ein überragendes Fundament dieser Industrie in Deutschland aufbauen, das aus starken Technologien und Forschungsnetzwerken, einer hohen Innovationskultur und vor allem hoch motivierten und qualifizierten Mitarbeitern besteht. Insofern gilt: Das Spiel ist sicherlich höchst anspruchsvoll aber es kann, vielmehr: es muss, gewonnen werden! ■