



## Argumente der IG Metall zur Schaffung von Kaufanreizen im Mobilitätssektor

---

Die IG Metall hält nach wie vor uneingeschränkt an den formulierten Klimazielen und der Transformation zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität fest. Daran hat sich durch das Eintreten für eine Kaufprämie für Pkw im Rahmen der Debatte um ein Konjunkturpaket zur kurzfristigen Stimulation der Wirtschaft nichts geändert. Im Gegenteil. Der eingeschlagene Kurs ist nur konsequent und richtet sich an den realistischen Szenarien aus, ohne falsche Hoffnungen zu schüren. Die Forderungen der IG Metall orientieren sich streng an einer Politik, die zu einer deutlichen Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte beiträgt und gleichzeitig nachhaltig Beschäftigung und Unternehmen sichert. Nur wenn dieser Gleichklang gelingt, wird der Wirtschaftsstandort Deutschland die Folgen der Corona-Krise und die Transformation erfolgreich bewältigen können.

Hierzu wären aus Sicht der IG Metall in einem ersten Schritt kurzfristige Impulse notwendig, um die inländische Wirtschaft zu stimulieren. Dabei fällt der Mobilitätswirtschaft und deren Herzstück, dem Fahrzeugbau, eine besondere Bedeutung zu. Genau an dieser Stelle springt das Ergebnis des Koalitionsgipfels leider zu kurz. Neben zahlreichen guten Maßnahmen und Förderungen, fehlt genau dieser kurzfristig stimulierende Effekt für die Mobilitätswirtschaft.

Die Automobilindustrie gehört zu den Stützen der deutschen Wirtschaft. Derzeit hängen gut 940.000 Arbeitsplätze direkt am Fahrzeugbau. Insgesamt sind laut einer Studie des BMWi<sup>1</sup> über 2,2 Millionen Arbeitsplätze von der Branche abhängig. Kommt diese Branche nicht aus dem Tal, wird das auch dem Maschinenbau, dem Stahl, Teilen der Chemie und anderen Branchen nicht gelingen – sie hängen sehr stark an den Entwicklungen dieser Leitbranche.

Gut 91 Prozent der Beschäftigten im Fahrzeugbau arbeiten an Komponenten und Fahrzeugen mit einem Verbrennungsantrieb. Ein konjunkturpolitisches Sofortprogramm hätte daher an den bestehenden Industriestrukturen ansetzen müssen, um die erhoffte Wirkung entfalten zu können. Nur so ist eine effektive Sicherung von Beschäftigung im Fahrzeugbau und den damit verbundenen Branchen überhaupt möglich. Und nur so hätten sich auch die Einsparungseffekte in den Sozialkassen ergeben: wenn die Beschäftigten in den Werken der Zulieferer und Hersteller möglichst schnell wieder aus Kurzarbeit in Arbeit kommen.

War die Zahl der Neuzulassungen in den ersten beiden Monaten des Jahres bereits mit -20,3 Prozent bereits stark rückläufig, musste im März ein Einbruch um fast 38 Prozent, im April um -61 Prozent bei Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Studie Automobile Wertschöpfung 2030-2050 des BMWi

<sup>2</sup> Zahlen: VDA

In Folge der Krise verlieren darüber hinaus viele Betriebe Tag für Tag Liquidität. Massive Sparprogramme und Beschäftigungsabbau sind die Folge. Hinzu kommt, dass immer mehr Betriebe akut von Insolvenzen bedroht sind, gerade bei kleineren und mittleren Betrieben. Dadurch werden nicht nur einzelne von den Entwicklungen der Automobilindustrie abhängige Branchen akut gefährdet, sondern auch Einkommen und Beschäftigungsperspektiven ganzer Belegschaften sowie der gesamte Transformationsprozess insgesamt. Die Folge: immer mehr Unternehmen ziehen massive Kostenbremsen ein und jetzt anstehende und notwendige Investitionen in die Zukunft der Mobilität sollen verschoben oder ganz gestrichen werden.

Daher ist die IG Metall stets für eine klar konditionierte staatliche Umweltprämie eingetreten. Teil dieser Forderung war auch immer eine finanzielle Beteiligung der Hersteller. Ebenso, dass eine Umweltprämie in jedem Fall nachweisbar zu einer deutlichen Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte beitragen muss. Aber eben auch, dass sie zugleich unmittelbar beschäftigungs- und produktionswirksam sein muss – vor allem bei den Zulieferern.

Eine reine Elektroprämie war daher aus Sicht der Gewerkschaft mit Blick auf die Sicherung von Beschäftigung derzeit nicht zielführend. Schon vor der Corona-Krise lagen die durchschnittlichen Lieferzeiten für Elektrofahrzeuge bei sechs bis acht Monaten. Und durch den derzeit noch geringen Anteil an Beschäftigung in diesem Sektor, wird keine signifikante Wirkung für eine Sicherung von Beschäftigung entfaltet. Brechen die Arbeitsplätze und die Einkommen weg, schwächt dies nicht nur den Wirtschaftsstandort, sondern hemmt auch die Transformation, da kaufkräftige Einkommen zur Stützung des Wandels wegbrechen würden.

Eine signifikante Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr ist allerdings auch durch modernste Benzin- und Dieselmotoren möglich. Diese Fahrzeugtypen schlagen nicht nur eine Brücke in das Zeitalter elektrischer Mobilität, sie ermöglichen auch einen unmittelbaren konjunkturellen Impuls.

Eine soziale und ökologische Transformation gelingt nur, wenn möglichst viele Betriebe darin unterstützt werden, Schritt für Schritt von der Verbrennungstechnologie mit Diesel und Benzin auf alternative Antriebe umzustellen. In den nächsten zehn Jahren vorrangig auf batterieelektrische Antriebe, im darauffolgenden Jahrzehnt möglicherweise auch auf Brennstoffzelle, Wasserstoff oder alternative Kraftstoffe.

Vor diesen Hintergründen zählt auch eine Förderung moderner und emissionsarmer Benzin- und Dieselfahrzeuge zu den von der IG Metall geforderten Maßnahmen. Der Tausch von Fahrzeugen mit Euro 4 oder älter gegen Fahrzeuge, die den Grenzwert Euro 6d erreichen, wäre sowohl ökologisch wie beschäftigungspolitisch sinnvoll gewesen. Gelänge es, alle zugelassenen Fahrzeuge mit Euro 3 bzw. 4 abzuwracken und durch emissionsarme Pkw zu ersetzen, ließe sich eine deutliche CO<sub>2</sub>-Reduktion erreichen. Legt man für Neufahrzeuge lediglich den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß aus dem Jahr 2018 zugrunde, läge die jährliche Einsparung bei 23 Prozent. Legt man den aktuellen Flotten-Grenzwert von 95 Gramm CO<sub>2</sub>/km zugrunde, läge die Einsparung gar bei 43 Prozent.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Zahlen: EUROPEAN VEHICLE MARKET STATISTICS Pocketbook 2019/20, eigene Berechnung, bezogen auf

Eine alleinige Förderung von Fahrzeugen mit Hybrid- oder Elektroantrieben hat dagegen nicht annähernd die gewünschten Effekte. Mit Blick auf das aktuelle technologische Angebot, die vorhandene Ladeinfrastruktur und das Kaufverhalten würde damit nur ein geringer Effekt für die Umwelt erreicht. Zudem liegen die Lieferfristen für rein elektrische Fahrzeuge derzeit bei mindestens 6-8 Monaten<sup>4</sup> - mit steigender Tendenz, da wichtige Komponenten wie z.B. Batteriezellen nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Selbst wenn sich eine deutlich stärkere Nachfrage nach E-Autos einstellen würde, wäre kurzfristig kein wirksamer Konjunkturimpuls zu erwarten. Und somit keine reale Beschäftigungssicherung als nachhaltiger Effekt zu erwarten.

Die Autoindustrie hat durch Handlung und Auftreten in den vergangenen Monaten und Jahren selbst dazu beigetragen, dass es nun nicht zu einer vernünftigen konjunkturellen Maßnahme im Fahrzeugbereich gekommen ist. Daran tragen die Beschäftigten der Industrie keine Schuld. Viele von ihnen haben akute und berechtigte Existenzängste. Diesen Sorgen verleiht die IG Metall gegenüber der Politik weiter Ausdruck. Selbstverständlich respektiert die IG Metall die Entscheidungen der Koalition zum Konjunkturpaket, das auch eine Reihe sinnvoller Maßnahmen enthält, gerade mit Blick auf die Transformation. Es gilt nun nach vorne zu schauen und zu hoffen, dass das Paket wirkt und dass wir diese Rezession ohne brutalen und massenhaften Beschäftigungsabbau überleben. Damit wir die Industrie dann weiter entschlossen und konsequent umbauen können.

Die IG Metall steht weiter ohne Wenn und Aber zum Ziel der Dekarbonisierung der Industrie.

IG Metall Vorstand, Frankfurt am Main, am 08. 06. 2020

---

die derzeit 15,5 Millionen Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und älter  
<sup>4</sup> Angaben der Hersteller von Februar und März 2020