

Bernd Lange

Mitglied des Europäischen Parlaments

Vorsitzender des internationalen Handelsausschusses (INTA)



Automobilindustrie im Wandel - Zukunft für gute Arbeit und Löhne

Die Zukunft der Automobilindustrie ist zentral für die Entwicklung der gesamten europäischen Industrie. Es geht um circa 7 % des Bruttoinlandsprodukts und um 4 Millionen direkt betroffene Jobs, beziehungsweise 13 Millionen Jobs, wenn indirekt Betroffene mit einbezogen werden (Werkstätten, Ersatzteilehandel, Tankstellen). In Deutschland verzeichnet die Automobilindustrie 830.000 direkt Beschäftigte. Hinzu kommen rund 1,3 Millionen Beschäftigte im KFZ-Gewerbe sowie aus Zulieferunternehmen anderer Branchen, welche mit der automobilen Wertschöpfung verflochten sind. Das entspricht insgesamt knapp fünf Prozent aller inländischen Arbeitsplätze.

Die globalen Herausforderungen des Klimawandels und einer nachhaltigen Wirtschaft haben mit dem Pariser Klimaabkommen und den UN Nachhaltigkeitszielen (SDG) die richtige und eine global vereinbarte Antwort bekommen. Hier liegt nun auch die Zukunftsaufgabe für den Mobilitätssektor. Neben der bestehenden Herausforderung der Digitalisierung des Produktionsprozesses und des Produktes, die schon zu Verlusten und Veränderung von Arbeitsplätzen geführt haben und weiterhin führen werden und der veränderten Marktsituation - auch in Hinblick auf die Corona Pandemie - ist die Dekarbonisierung der Mobilität die zentrale Herausforderung für die Automobilindustrie und deren Arbeitsplätze. Diesen Veränderungsprozess gilt es aktiv zu gestalten, damit die Kolleginnen und Kollegen eine Perspektive für ihre Arbeit haben. Deindustrialisierung ohne Perspektive öffnet Raum für populistische Rattenfänger. Detroit sollte uns hier eine Warnung sein.

I) Digitalisierung

Die stärkere Vernetzung, digitale Fahrzeugarchitektur und Software- oder IT-Dienstleistungen bringen fundamentale Veränderungen. Digitalisierung bringt für die Automobilindustrie ganz neue Räume, aber auch Gestaltungsaufgaben. Es geht um neue Geschäftsmodelle, die sehr stark von Software und vernetzten Dienstleistungen bestimmt werden. Wertschöpfung und Rendite werden zukünftig in anderen Bereichen jenseits des traditionellen „Autobauens“ realisiert. Hier ist ein Kompetenzaufbau in vielen bisher branchenfremden Feldern nötig. Die Veränderung der Produktion, hin zur Elektromobilität, wird die Einführung digitaler Technologien in der Produktion und die Automatisierung manueller Tätigkeiten weiter beschleunigen. So werden z.B. automatisierte Transportfahrzeuge die Logistik verändern.

Diese digitalen Entwicklungen haben erhebliche Auswirkungen auf die Anzahl und Art von Arbeitsplätzen. Neben eines digitalen know how geht es aber auch um die notwendige Hardware. Hier besteht eine große Abhängigkeit von wenigen außereuropäischen Zulieferern. Einigen Automobilherstellern fehlen momentan Halbleiter, um ihre Fahrzeugproduktion aufrecht zu erhalten. AutoForecast Solutions prognostiziert aufgrund des Halbleitermangels einen Rückgang des Produktionsvolumens um knapp eine Million Fahrzeuge im Jahr 2021.

II) Globaler Markt

Aus der EU kamen 2019 31,6% aller wertmäßigen Exporte von Fahrzeugen oder deren Teile. Die Europäische Union exportierte 5,6 Millionen Kraftfahrzeuge im Jahr 2019 im Wert von 136 Milliarden Euro. Die Höhe der Importe beliefen sich auf 62 Milliarden Euro. 32 % der Exporte gingen nach Nordamerika und 34 % in den asiatischen Raum. Es wurden 15,8 Mio. PKW in der EU gebaut, was etwa 23% der weltweiten Produktion ausmachte. 2020 schrumpfte der Pkw-Markt in der Europäischen Union aufgrund der Corona-Krise um fast ein Viertel, auf rund 9,9 Millionen hergestellte Fahrzeuge. China und die USA sind nach wie vor die Hauptmärkte. Hersteller, wie Volkswagen oder auch Daimler-Benz, erwirtschaften einen Großteil ihres Gewinns in China, dort ist der größte Markt. Aber je stärker eine zentrale Säule des Unternehmens in diesem Markt liegt, desto anfälliger ist der Hersteller. Sicherlich werden zudem chinesische Hersteller auf den europäischen Markt drängen, der technologische Vorsprung der europäischen Hersteller schwindet. Gerade in der E-Mobilität gibt es viele weit entwickelte chinesische Hersteller, z.B. BYD, Nio, Lucid, Gell mit Polestar. Der Wettbewerb wird härter; man denke an den vergangenen Markteintritt der japanischen und dann der südkoreanischen Hersteller.

III) Transformation vom Verbrennungsmotor zum alternativen Antrieb

Der Transformationsprozess wird große Veränderungen mit sich bringen, für die Hersteller von Pkw, aber vor allem für die Zulieferindustrie, die besonders im Motorenbau oder im Getriebebau zu Hause ist. 2050 ist das erklärte Ziel in der Europäischen Union klimaneutral zu wirtschaften. In einer Studie der EU Kommission von Ende 2018 wird prognostiziert, dass ab 2040 keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden dürften, um das Ziel 2050 zu erreichen. Damit wäre das Ende des Verbrennungsmotors vorgezeichnet. Dieser Zeitplan würde auch eine gewisse Sicherheit für den Transformationsprozess bedeuten. Sicherheit und Verlässlichkeit sind entscheidend, um den Menschen in der Automobilindustrie Perspektiven für ihre Zukunft zu geben.

Diese relative Sicherheit des Zeitrahmens des Transformationsprozesses ist in den letzten Monaten jedoch ins Wanken geraten. Zwei Entwicklungen scheinen den Transformationsprozess zu beschleunigen:

A) CO2-Grenzwerte Pkw (neuer Vorschlag wird im Juni 2021 erwartet)

Alle, in der Europäischen Union neu zugelassenen Pkw, müssen ab 2020 im Durchschnitt den CO2-Grenzwert von 95 Gramm pro Kilometer einhalten. Nicht alle Hersteller schaffen das und müssen daher Strafzahlungen leisten. Der CO2-Ausstoß von neuen Autos soll dann bis 2030 um 37,5 Prozent im Vergleich zu 2021 sinken. Für leichte Nutzfahrzeuge ist eine CO2-Reduktion von 31 Prozent vorgesehen. Das EU Zwischen-Klimaziel für 2030 wird nun nochmals deutlich verschärft. Dem neuen Ansatz zufolge müsste der CO2-Ausstoß in allen Sektoren im Vergleich zu 1990 bis 2030 um 55-60 Prozent sinken. Damit muss sich die Autoindustrie bis 2030 auf noch strengere EU-Grenzwerte für den CO2-Ausstoß von neuen Autos einstellen.

B) EURO 7 (Vorschlag wird im IV. Quartal 2021 erwartet - aktuell: Impact Assessment)

Da der Vorschlag für die neue EURO 7 Stufe erst Ende 2021 vorliegt, würden voraussichtlich ab 2025 neue Schadstoffgrenzwerte gelten. Zur Vorbereitung ließ die EU Kommission im letzten Jahr eine Studie durchführen. Diese hat Aufmerksamkeit erregt, da sie sehr niedrigere Grenzwerte, insbesondere die NOx Werte, vorschlägt, die zukünftig in jeglicher Fahrsituation, incl. dem ersten Kilometer, gelten sollen. Das käme faktisch einem Verbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, insbesondere mit Dieselmotor, gleich. Aber in der Berichterstattung über diese vorbereitende Studie wird nicht berücksichtigt, dass niemand weiß, ob die EU-Kommission in ihrem Gesetzesvorschlag die Studienergebnisse übernehmen wird und was am Ende des Gesetzgebungsprozesses entschieden wird. Binnenmarkt-Kommissar Breton hat jedenfalls deutlich gemacht, dass es sicher zu keinem Verbot für Verbrennungsmotoren schon ab 2025 kommen wird.

Das Ende des Verbrennungsmotors für neu zugelassene Fahrzeuge würde durch diese beiden Entwicklungen vorgezogen, vielleicht bereits auf 2030/35. Eine Gruppe von neun EU-Staaten (Niederlande, Österreich, Belgien, Dänemark, Griechenland, Malta, Irland, Litauen und Luxemburg) hat die Europäische Kommission im März 2021 aufgefordert, ein Ausstiegsdatum für den Verkauf von Benzin- und Dieselaautos vorzuschlagen. Der Zeitplan müsste nun aber endlich mal fixiert und dann wirklich verbindlich gemacht werden. Die Automobilhersteller, die Zulieferindustrie, die Beschäftigten, Flottenbetreiber und Verbraucher brauchen Klarheit.

EU Maßnahmen zur Gestaltung des Wandels

Neben mehr Sicherheit durch einen klaren Zeitplan für den Transformationsprozess, müssen wir entschieden Maßnahmen ergreifen, um Arbeitsplätze zu sichern und neue zu entwickeln. Denn es ist schon eine berechtigte Frage, wieso nicht genauso entschlossen über ein Ziel für die Mobilität und für die Beschäftigung in 2030 und 2050 diskutiert wird, wie über ein Ausstiegsdatum für den Verbrennungsmotor. Auch in der "Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität" der Europäischen Kommission wird der sozialen Dimension der Transformation zu wenig Rechnung getragen.

8 notwendige Maßnahmen auf europäischer Ebene:

1. Der Übergang zu nachhaltiger und intelligenter Mobilität kann neue und gute Arbeitsplätze schaffen und durch gezielte Maßnahmen können die möglichen negativen Folgen des Übergangs für die Arbeitnehmer*innen durch soziale Finanzierung, einen gerechten Übergang und eine spezifische Strategie für die Um- und Höherqualifizierung für die Fertigung aufgefangen werden. Es ist die dringende Aufgabe, klar zu ermitteln, welche Qualifikationen in dem Transformationsprozess und danach gebraucht werden. Wir müssen den Bedarf und die Prozesse klar identifizieren; in Schweden gibt es hierzu z.B. ein Modell-Projekt. Sozialpartner der schwedischen Industrie, darunter IKEM und IF Metall, haben ein kohärentes und qualitätsgesichertes System zur Validierung der verschiedenen Grund- und Fachkenntnisse entwickelt. Svensk Industrivalidering, wie das System genannt wird, soll als universelles Validierungswerkzeug eingesetzt werden, um vorhandene Fähigkeiten in allen Segmenten der Industrie zu testen und sicherzustellen. Es dient zur Bestimmung der Qualität und des Niveaus der vorhandenen Fähigkeiten - sowie zur Identifizierung von Bereichen mit Qualifikationslücken auf einfache und kohärente Weise. Genau in diese Richtung müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um die Beschäftigten beim Transformationsprozess mitzunehmen. Die Digitalisierung wird weitere große qualitative Veränderungen der Beschäftigung mit sich bringen. Aus- und Weiterbildungsbedarf hinsichtlich der Digitalkompetenz sind evident. Die EU-Kommission schätzt, dass z.B. ein massiver Fachkräftemangel in Europa drohen könnte. In der gesamten Batterie-Industrie könnten 2025 um die 800 000 qualifizierte Frauen und Männer fehlen. Auf Gewerkschaften und Betriebsräte kommt hier eine große Aufgabe zu; denn es ist klar, dass die Transformation nur durch eine starke Mitbestimmung gelingen kann. Es braucht dringend zahlreiche und mannigfaltige Weiterbildungs- und Umschulungsprojekte.
2. Wir sind in der Situation, dass europäische Finanzmittel neu organisiert werden. Es gibt den Transformationsfonds, den Wiederaufbaufonds und die EU-Strukturfondsmittel. Die entsprechenden Verordnungen werden gerade auf europäischer Ebene im Detail finalisiert. Zentral wird es sein, diese finanziellen Mittel so einzusetzen, dass der Transformationsprozess wirklich gestaltet werden kann, die Beschäftigten eine Perspektive für sich finden und damit auch die demokratische Entwicklung in Europa stabilisiert wird. Dazu muss das geltende Wettbewerbs- und Beihilferecht dringend überarbeitet werden und die Vorhaben in den Wiederaufbauplänen der Mitgliedsstaaten müssen dementsprechend gestaltet werden. Insbesondere die Zulieferindustrie ist durch die Transformation zur Elektromobilität bedroht, gerade hier gilt es neue Wertschöpfungsmöglichkeiten zu entwickeln. Die Entwicklung von Arbeitsplätzen muss hier einhergehen mit entsprechenden Qualifikationsangeboten und dies muss eng miteinander verknüpft werden.

3. Die Digitalisierung, andere technologische Fortschritte und die Globalisierung haben zu einer zunehmenden Diversifizierung der Arbeitsverhältnisse in der Automobilindustrie geführt. Einige Gruppen von Arbeitnehmer*innen - Teilzeitbeschäftigte, Zeit- und Leiharbeiter*innen, Selbstständige und solche mit unklaren Beschäftigungsverhältnissen und insbesondere Arbeitnehmer*innen auf digitalen Plattformen, sind häufig nicht oder nur teilweise von den traditionellen Sozialschutzsystemen abgedeckt. Die EU muss endlich dafür sorgen, dass die grundlegenden Prinzipien und Rechte alle Arbeitnehmer*innen geschützt werden und auf alle angewendet werden, auch in der Automobilindustrie. Der tiefgreifende Wandel in der Automobilindustrie mit neuen Produktionssystemen und neuen Zulieferstrukturen wird zudem den Druck auf bestehende Systeme der Vereinigungsfreiheit, der Tarifverhandlungen und der Mitbestimmung erhöhen. Die EU muss den rechtlichen Rahmen schaffen, um Gewerkschaften innovative Organisationstechniken zu ermöglichen, um mit Arbeitnehmer*innen außerhalb der traditionellen Arbeitsplätze ihre Rechte zu vertreten und neue Gruppen von Arbeitnehmer*innen zu organisieren, einschließlich hochqualifizierter Beschäftigter im IT Bereich. Innovative Technik geht leider nicht immer einher mit innovativer Mitbestimmung, wie sich jetzt wieder in der Tesla-Fabrik in Brandenburg zeigt.
4. Ein Großteil der europäischen Automobilproduktion wird exportiert und wir haben europäische Investitionen in anderen Märkten, insbesondere im asiatischen Raum. Ohne den chinesischen Markt z.B. wäre die Situation heute in der Corona Pandemie für die europäische Automobilindustrie extrem schwierig und viele Arbeitsplätze würden verloren gehen. Der Absatzrückgang in Europa konnte durch den Markt in China etwas aufgefangen werden. Es gilt also, die Marktbedingungen in anderen Ländern durch Handelsverträge zu stabilisieren und den Europäischen Green Deal zu internationalisieren, sodass in Zukunft weiterhin Export und Investitionen möglich sind - und damit eine Produktion in Europa gesichert wird. Insofern gibt es ein großes Interesse, durch vertragliche Regelungen Stabilität zu erzielen und die Transformation in Richtung Dekarbonisierung und Digitalisierung global abzusichern. Auch China ist gehalten das globale Wertesysteme und die Regeln der WTO zu akzeptieren und einzuhalten. Die EU muss zudem mit anderen Handelspartnern eine Klimaallianz bilden und ähnliche Maßnahmen zum Begleiten des Green Deal vereinbaren, wie z.B. einen CO2 Grenzausgleichsmechanismus.
5. 2030 könnten 30 Millionen E-Wagen in der EU fahren. Mit der Gründung der Batterie Allianz 2017 ist ein wichtiger Schritt zur Beschleunigung der Batteriezellen-Produktion in Europa gelungen. 400 Stakeholder machen mit. Innovationen und Investitionen werden in eine europäische Batteriezellen-Produktion mobilisiert, das ist entscheidend, da bei einem Elektro Auto ein Großteil der Wertschöpfung im Batteriebereich liegt. Und hier sind wir zurzeit abhängig von Importen, hauptsächlich aus Japan und China.

Die Anstrengungen im Batteriebereich gilt es weiter zu intensivieren. Die EU-Kommission hat im Januar 2021 zum zweiten Mal Beihilfen zur Unterstützung der Batterieproduktion in Europa genehmigt. Deutschland und elf weitere EU-Länder können nun bis zu 2,9 Milliarden Euro zusätzlich bereitstellen. Zudem wird es eine Modernisierung der Batterie-Richtlinie (2006/66/EU) geben, der Vorschlag ist am 10. Dezember 2020 vorgelegt worden. Die Batterie-VO ist Teil des EU-Aktionsplans für die Kreislaufwirtschaft. Zentrales Ziel ist es, dass Batterien über den gesamten Lebenszyklus nachhaltig, sicher und leistungsfähig sind. Am Ende der Lebensdauer müssen sie wiederaufbereitet oder recycelt werden.

6. Ähnlich der Batterie Allianz ist im letzten Jahr eine Rohstoff Allianz gegründet worden, um die Verfügbarkeit von Rohstoffen, insbesondere im Bereich der Elektromobilität, zu sichern. Es geht u.a. um die Seltenen Erden, um Lithium und um Kobalt. Lithium und Kobalt sind zentral für die Batterien, die zurzeit im Bereich der Elektromobilität angewandt werden. Wir wollen diese für die Lieferkette sichern, gegenüber Wettbewerbern aus anderen Regionen dieser Erde. Wir wollen aber auch sicherstellen, dass die Lieferkette fair ist. Gerade bei Kobalt, das zu 60 % aus dem Kongo kommt, verbindet sich mit dem Abbau die Finanzierung des Bürgerkriegs und gezwungene Arbeit; gerade auch gezwungene Kinderarbeit. Auch die Arbeitsbedingungen bei der Lithium Gewinnung (große Mengen kommen aus Salzseen in Südamerika, der Abbau kann schwere Eingriffe in den Wasserhaushalt, in den ohnehin extrem trockenen Regionen, bedeuten) müssen verbessert und die Umweltauswirkungen müssen hier dringend minimiert werden, im Besonderen was den Wasserverbrauch angeht. Beim Gewinnen der Rohstoffe für Batterien, die in Europa zum Einsatz kommen, sollen Umwelt- und Sozialstandards garantiert werden – als Nachweis soll ein „Batteriepass“ eingeführt werden. Zudem werden wir die EU Anstrengungen zum Recyceln dieser wichtigen Rohstoffe deutlich verstärken müssen. Recycling-Wertschöpfungsketten sind Chancen für neue Unternehmen und neue Arbeitsplätze in der EU.
7. Es ist auch klar, dass die EU mehr in digitale Infrastruktur und Produktion investieren muss. Gerade zurzeit zeigt sich, dass es einen Mangel an Halbleitern für die Automobilproduktion gibt. Europäische Hersteller sind abhängig von Lieferungen aus Drittstaaten. Der Verkauf von Halbleitern steht im Wettbewerb mit anderen Anwendungen, wie der Elektronikindustrie. Durch die Ausgestaltung von Lieferketten, basierend auf sehr enge Zeitfenster im Rahmen der just-in-time Produktion, fallen Lieferschwankungen sofort ins Gewicht. Auch hier gilt es Lieferketten widerstandsfähiger zu machen und auch mehr in die Halbleiterentwicklung und Produktion in Europa zu investieren, um den technologischen Nachteil gegenüber den Vereinigten Staaten und den asiatischen Ländern auszugleichen. Das kann nicht über Nacht gelingen, aber ein Zeithorizont von zehn Jahren scheint machbar. Die Europäische Union prüft den Bau einer neuen Halbleiterfabrik. Diese soll Mikrochips mit Strukturen zwischen 10 und 2 Nanometer herstellen, was dem aktuellen und künftigen Stand der Technik entspricht.

8. Es steht außer Frage, dass es massiver Investitionen in die Infrastruktur der Elektromobilität bedarf. Wir brauchen Schnellladesäulen in ausreichender Verfügbarkeit. Ohne diese Maßnahme ist eine deutliche Nachfragesteigerung nach Elektrofahrzeugen nicht zu erwarten. Dazu bedarf es einer verpflichtenden, europäischen Gesetzgebung. Einen Vorschlag dazu erwarten wir Mitte des Jahres 2021. Leider hat der Ministerrat den Versuch klarer Vorgaben für die Ladeinfrastruktur vor einigen Jahren abgelehnt. Der Rat war damals nur mit Richtwerten einverstanden. Ein schwerer Fehler, wie wir heute sehen.

Die Herausforderungen sind enorm. Deshalb gilt es umgehend die Chance zu ergreifen, die Rahmenbedingungen zu schaffen und Prozesse auf den Weg zu bringen, damit die europäische Mobilitätsbranche auch weiterhin einen großen und wichtigen Beitrag zu gut bezahlter Beschäftigung in der EU leisten kann und parallel die Rolle der EU in einer globalen, grünen und digitalisierten Wirtschaft gut verankert werden kann.

Bernd Lange, 12.04.2021