

Eine soziale und ökologische Mobilitäts- und Energiewende

Energie und Verkehr sind Kernbereiche des Wandels zu einer klimaneutralen Wirtschaft. Sie müssen umfassend dekarbonisiert werden. Gleichzeitig sind in den betroffenen Branchen Hunderttausende Menschen beschäftigt und Millionen weitere Arbeitsplätze hängen von den Zukunftsperspektiven dieser Wirtschaftszweige ab. Mobilitäts- und Energiewende sind daher Schlüsselprojekte, an denen sich entscheidet, ob die Transformation wirklich sozial, ökologisch *und* demokratisch gelingt.

Wichtigster Treiber ist die Klimapolitik. Die IG Metall bekennt sich zu den Pariser Klimaschutzziele und spricht sich für ambitionierte und realistische Ziele in der europäischen und deutschen Klimagesetzgebung aus. Klimapolitik darf aber nicht bei der Verabschiedung von Zielen stehen bleiben. Sie muss realistische Umsetzungspfade aufzeigen und unterstützen. Das betrifft alle Mobilitätsindustrien: Automobil-, Bahn-, Luftfahrt- und Schiffbauindustrie. Die Architektur der Einzelmaßnahmen muss sich dabei am Leitbild der „Just Transition“, der sozial gerechten Transformation ausrichten.

Für einen Umbau der Automobilwirtschaft und ein integriertes Mobilitätssystem

Wir brauchen eine ganzheitliche Herangehensweise an die Mobilitätswende, quer über die Mobilitätsträger, von der Rohstoffgewinnung bis zum Endprodukt, von der Stadt- und Raumgestaltung bis zur alltäglichen Nutzung durch die Menschen. Im Mittelpunkt muss ein für alle Bürger*innen zugängliches und bezahlbares Mobilitätsangebot stehen.

Notwendige Verschiebungen, Vernetzungen und Innovationen bei den unterschiedlichen Mobilitätsträgern müssen in einem integrierten Mobilitätssystem zusammengedacht und gestaltet werden. Bei fast allen Mobilitätsträgern braucht es Strategien zum Umstieg auf alternative und langfristig klimaneutrale Antriebe.

Klima- und beschäftigungspolitisch zentral ist dabei der Straßenverkehr. Wir fordern einen klugen Technologiemix bei PKW und LKW. Dazu müssen wir:

- die private und öffentliche Ladeinfrastruktur schnell weiter ausbauen, damit der Hochlauf batterieelektrischer PKW wirklich gelingt;
- E-Autos weiter fördern, auch Plug-In Hybrid-Modelle als Einstiegs- und Übergangstechnologie weiter fördern, für den ökologischen Nutzen den elektrischen Fahranteil erhöhen;
- eine eigene deutsche und europäische Batteriezellfertigung aufbauen, als strategische industriepolitische Priorität; die Rohstoffversorgung für die Batterien strategisch sicherstellen; eine Kreislaufwirtschaft in der automobilen Wertschöpfungskette aufbauen, insbesondere beim Batterierecycling;
- bei leichten Nutzfahrzeugen und im Schwerlastverkehr einen Technologiemix alternativer Antriebe fördern und begleiten, Ladeinfrastruktur für batterieelektrische LKW aufbauen, Wasserstofftankstellen für Brennstoffzellen-LKW aufbauen, LKW -Maut am CO₂ Ausstoß ausrichten.

- ein souveränes europäisches Ökosystem für die Digitalisierung der Mobilität aufbauen, mit einer europäischen Cloud-Lösung und dem flächendeckenden Ausbau des 5G Netzes.

Es wird Verschiebungen im Mobilitätssystem geben, um insgesamt klimafreundlicher unterwegs zu sein. Dazu ist viel zu tun:

- Den öffentlichen Personenverkehr (Nah und Fern) schnell weiter ausbauen;
- Busflotten im öffentlichen Nahverkehr mit Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeugen erneuern;
- deutlich mehr in die Bahn-Infrastruktur bei Schienen und Leittechnik investieren, sowie in den Fuhrpark des straßen- und schienengebundenen ÖV und in die Modernisierung der öffentlichen Flotten;
- die nationale und europäische Luftverkehrsstruktur modernisieren, die Schnittstellen Bahn – Luftverkehr optimieren, Kurzstreckenflüge durch gute Zugverbindungen ersetzen;
- Konzepte für die „letzte Meile“ vom Bahnhof/Flughafen zum finalen Zielort realisieren;
- Mobilitätsträger vernetzen und mit nutzerfreundlichen und kostenfreien Apps unterstützen;
- den Lieferverkehr effektiver bündeln und Packstationen und Einfahrslots für den gewerblichen Lieferverkehr einführen;
- den Anteil von Schiene und Binnenschiff am Güterverkehr steigern;
- Pendelverkehre durch Shuttle-Konzepte in und zu Großbetrieben reduzieren;
- die Radinfrastruktur ausbauen und den Aufwuchs der Fahrradindustrie in Deutschland flankieren.

Auch die Schifffahrt, der Bahnverkehr und der Luftverkehr stehen im Umbruch. Um die Zukunft des Schiffbaus, der Bahn- und Luftfahrtindustrie in Deutschland zu sichern und zu stärken muss ebenfalls einiges getan werden.

- Ausbau der Nutzung von Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie für die Bereiche der Passagier- und Frachtschifffahrt; Förderung innovativer und umweltschonender Technologien im Schiffbau (u.a. durch die Bundesregierung als Auftraggeber);
- Dynamische Investitionen in die Elektrifizierung und Digitalisierung des Schienennetzes inklusive Umrüstung von Schienenfahrzeugen mit On-Board-Units;
- Investitionen in KI-gestützte Cybersicherheit zum Schutz der kritischen Infrastruktur Schiene;
- Ausbau der Förderung zur Entwicklung neuer Antriebsformen sowie umweltschonender Flugzeugtechnologien durch die Bundesregierung im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms insbesondere hinsichtlich emissionsärmerer, energieeffizienterer und leiserer Flugzeuge und Flugverfahren;
- Vorbereitung nötiger Technologien für elektrisches und hybrid-elektrisches Fliegen sowie Entwicklung und Produktion von PtL-Kraftstoffen fördern;
- Entwicklung und Aufbau eines H₂-Ökosystems - von der kosteneffizienten industriellen Produktion von flüssigem (grünen) Wasserstoff auf Basis von regenerativen Energien über Lagerung, Transport bis zu Wasserstoff-Hubs an Flughäfen.

Der Strukturwandel in der Mobilitätswirtschaft und vor allem der Automobilindustrie betrifft Hunderttausende Beschäftigte und zahlreiche Regionen in unserem Land. Damit es nicht zu schwerwiegenden Strukturbrüchen kommt, insbesondere etwa in der mittelständisch geprägten Zulieferindustrie, muss die Politik mit Augenmaß handeln und insbesondere die kleineren und mittleren Unternehmen auch aktiv unterstützen. Der Aufbau neuer Wertschöpfungsketten und -netzwerke, die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle, die Bildung neuer regionaler Cluster und Transformationsnetzwerke zur Erarbeitung regionaler Konzepte und Strategien, die Weiterbildung und Qualifizierung der Beschäftigten für die neuen Tätigkeiten, bei all diesen Prozessen muss die Politik koordinierend und unterstützend eingreifen. Sie muss Wertschöpfung und Beschäftigung in der Mobilitätswirtschaft sichern, durch vielfältige Aktivitäten:

- Eine aktive industrie-, regional-, arbeitsmarkt- und weiterbildungspolitische Begleitung der Transformation, insbesondere in den Automobilregionen und den Regionen der Luftfahrtindustrie sowie der Bahnindustrie gemeinsam mit den Institutionen und den Betriebsräten vor Ort entwickeln;
- Neue Perspektiven innerhalb der Automobil- und Zulieferindustrie fördern, wie etwa: E-Mobilität, Leistungs- und Mikroelektronik, Batteriefertigung und Batterierecycling, Elektrohandwerk, Software im Fahrzeug, Mobilitätsdienstleistungen rund um das Produkt, Handel- und After Sales-Bereich;
- die Industrialisierung neuer Wertschöpfungsketten (Herstellung z.B. von Brennstoffzellen und Elektrolyseuren); die gezielte Ansiedlung neuer/künftiger Geschäftsfelder (z.B. Software, KI etc.) in heute stark vom Verbrennungsmotor abhängigen Regionen; Aufbau eigener Kapazitäten spezieller automotiver Mikroelektronik;
- Neue Perspektiven in der Luftfahrtindustrie, in der Bahnindustrie und im Schiffbau fördern, wie etwa Antriebstechnologien, Künstliche Intelligenz, Einsatz von Wasserstoff, alternative Kraftstoffe, Lärminderung, Leichtbautechnologien, After Sales-Bereich;
- Neue Perspektiven auch im Maschinen- und Anlagenbau fördern, in den Erneuerbaren Energien, bei der Kopplung und Verzahnung aller Energie- und Wärmesektoren, (Beispiel in der Herstellung von Elektrolyseuren zur Gewinnung von Wasserstoff) Speichertechnologien, Stromnetzen oder der Gebäudetechnik.
- Stärkung der Investitionstätigkeit von Unternehmen in die Transformation, Transformationsfonds zur Eigenkapitalstärkung im KMU-Bereich; der Umbau existierender Standorte sollte dabei immer Vorrang haben vor dem Neubau auf der grünen Wiese. Was einmal wegbricht, kommt nicht wieder.

Für eine schnellere Energie- und Wärmewende

Die Beschleunigung der Energiewende ist das zentrale Projekt auf dem Weg zu einer klimaneutralen Wirtschaft und Industrie. Sie ist bei der Stromerzeugung auf einem guten Weg. Deutschland ist fast völlig aus der Atomkraft ausgestiegen, der Kohleausstieg ist beschlossen, die erneuerbaren Energien steigern ihren Anteil stetig. Gleichzeitig aber steigt der Bedarf an erneuerbarer Energie dramatisch an. Die Mobilitätswende gelingt nur durch weitgehende Elektrifizierung und der Wärmebedarf in den Bereichen Industrie und Gebäude ist enorm. Auch die Grundstoffindustrie und dabei besonders die Stahlindustrie benötigen künftig riesige Mengen erneuerbarer Energie. Das erhöht den Energiebedarf über die Bereiche des bisherigen

Stromverbrauchs hinaus auf neue Anwendungen in der Industrie, der Gebäudewärme und im Verkehrssektor.

Der schnellere Ausbau und die Schaffung von Akzeptanz für erneuerbare Energien sind daher die Kernaufgabe der Dekarbonisierung der deutschen Wirtschaft. Notwendig ist eine verlässliche und transparente Entwicklung der erforderlichen Flächen für den Ausbau der erneuerbaren Energien. Wir brauchen verlässliche Ausbaupfade für Wind- (on- und offshore) und Solarenergie, um einen Anteil von mindestens 65, besser 70 Prozent erneuerbarer Energien am Stromverbrauch 2030 zu erreichen. Dazu sind deutlich erhöhte jährliche Ausschreibungen nötig. Zum künftigen Strombedarf muss die Bundesregierung realistischere Annahmen treffen. Mobilität, Grundstoffindustrie und Wärmesektor sind noch nicht ausreichend berücksichtigt.

- Bund, Länder und Kommunen müssen zu mehr Akzeptanz für neue Anlagen beitragen, für Flächenverfügbarkeit sorgen und Planungsrecht vereinfachen.
- Der Netzausbau muss an die steigenden Bedarfe angepasst werden, die Stromnetze müssen mit Hochdruck ausgebaut werden einschließlich intelligenter Verteilnetze und neuer Speichertechnologien.
- Den Strompreis senken: EEG Umlage abschaffen und aus Steuern finanzieren, Stromsteuer absenken, alle Abgaben und Umlagen auf den Strompreis überprüfen.
- Für den weiteren Ausbau der Windenergie auf See müssen auch die Netze und Stromanschlüsse angepasst sowie die Netzauslastung durch innovative Verfahren verbessert werden.
- Der Ausbau der Windenergie auf See ist zu verstärken und damit ein wichtiger Schritt zum Erhalt von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung in der Windbranche in Deutschland insgesamt – nicht nur an der Küste, sondern auch in Bayern, Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen, wo wichtige Betreiber, Entwickler oder Komponentenhersteller ihren Sitz haben.
- Tariflöhne und Mitbestimmung müssen in den Unternehmen zum Standard werden. Deshalb sind mindestens Tariflöhne/Tarifbedingungen und Arbeitssicherheit als qualitative Kriterien bei Ausschreibungen miteinzubeziehen, ebenso wie der Anteil an regionaler Wertschöpfung.

Auch die Wärmewende muss entschiedener vorangetrieben werden. Bei Gebäuden sollte die Modernisierungsrate mindestens auf 2 Prozent pro Jahr verdoppelt werden. Hier müssen die Technologieoptionen von Wärmepumpen über erneuerbare Wärmeerzeuger bis zu synthetischen Brennstoffen für den klimaneutralen Wärmemarkt weiterentwickelt werden, im Sinne einer Gesamtstrategie für den Wärmemarkt. Auch die Fernwärme muss ausgebaut werden.

Um die Energiewirtschaft insgesamt neu auszurichten sollt die Bundesregierung:

- Im Energieanlagen- und Kraftwerksbau Innovationen in neue Energietechnik fördern, zum Beispiel für Hochtemperaturwärme, Kraft-Wärme-Koppelung oder Kohlenstoffnutzung in der Industrie.
- Alte Energieregionen zu neuen Energieregionen umbauen und dabei sowohl Nachnutzungskonzepte für abgeschaltete Kraftwerke, wie auch Pilotprojekte zu erneuerbaren Energietechnologien ermöglichen.
- Versorgungssicherheit auch durch den Neubau flexibler Gaskraftwerke schaffen, industrielle Eigenstromerzeugung und KWK gewährleisten. Die vorhandene Gasnetzinfrastruktur ist zusätzlich für die Versorgung mit „grünem Gas“ zu nutzen.

Wasserstoff als zweite Säule der klimaneutralen Energieversorgung

Zentrale Voraussetzung für eine CO₂-neutrale Industrie ist darüber hinaus der Aufbau einer tragfähigen und nachhaltigen Wasserstoffinfrastruktur. Wasserstofftechnologien können in vielen Bereichen zur Dekarbonisierung beitragen, sie sind daher auch für zukünftige Wertschöpfung und Beschäftigung zum Hoffnungsträger geworden. Klimafreundlich sind sie aber nur, wenn der Wasserstoff mit Hilfe von erneuerbarer Energie gewonnen wird. Da der Energiebedarf sehr hoch ist, gibt es klare Prioritäten bei der Nutzung: Zuerst da, wo es keine Alternative gibt. Das gilt für die Grundstoffindustrien (Stahl, Chemie, Zement), in großen Teilen für den Luft- und Seeverkehr, auch für den Schwerlast- und Teile des Schienenverkehrs.

- Hohe Priorität auf grünen Wasserstoff legen. Aufbau entsprechender Kapazitäten. Partnerschaften für Import von grünem Wasserstoff nach fairen Umwelt-, Sozial- und Arbeitsstandards. Im Übergang auch Import von blauem Wasserstoff zulassen, bei Anwendungen ohne technische Alternative.
- Schaffung / Nutzung / Weiterentwicklung geeigneter Infrastruktur: Ausbau der Wasserstofferzeugung in Deutschland durch Hochlauf der Kapazitäten für Elektrolyseure auf 10 GW bereits bis 2030. Umwidmung bestehender Fern-Erdgasleitungen
- Etablierung grüner Leitmärkte, Wasserstoff als Energieträger und Grundstoff etablieren, z.B. durch Ausschreibungen des Staates zur Produktion von grünem Wasserstoff. Ergänzung der Programme zur Dekarbonisierung, Schwerpunkt Stahlbranche und Energieanlagenbau. Gesetzliche Quote für grünen Wasserstoff.
- Klimaschutzverträge einführen (Carbon Contracts for Difference).
- Förderprogramme bzw. Investitionszuschüsse für den Anlagenbau für Elektrolyseure
- Aufbau von Tankinfrastrukturen für Schienen-, Flug- und Schwerlastverkehr, Forschung und Entwicklung für Antriebe quer durch die Mobilitätsträger.
- Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie und der Wasserstoffstrategie der Europäischen Kommission.