

Antrag L1.001:

Leitantrag 1: Energie- und Mobilitätswende gestalten

Antragsteller*in: Vorstand (Vorstand)

Der 25. Ordentliche Gewerkschaftstag möge beschließen:

Klimaschutz kann nur gelingen, wenn der Energie- und der Mobilitätssektor grundlegend umgebaut werden. Für ein Durchstarten bei der Energie- und Mobilitätswende braucht es endlich einen langfristigen, verlässlichen und konsistenten Planungsrahmen mit massiven Investitionen nicht nur in neue Technologien und Infrastrukturen, sondern auch zur Sicherung von Beschäftigung in der Transformation. Neben einer forcierten Qualifizierungs- und Weiterbildungsoffensive ist es notwendig, dass die Beschäftigten und Mitglieder mit den Betriebsräten und den Vertrauensleuten der IG Metall eine proaktive Rolle bei den Veränderungen im Betrieb und Unternehmen einnehmen. Wer hier die Beschäftigten nicht mitdenkt und an Investitionen spart, gefährdet nicht nur den Klimaschutz, sondern auch den gesellschaftlichen Zusammenhalt. Jobverlust und Existenznot zerstören Solidarität und Bereitschaft zur Veränderung. Deutschland muss Industrieland bleiben, mit einer starken, innovativen und klimaneutralen industriellen Wertschöpfung. Kernaufgabe der IG Metall ist daher weiterhin der Einsatz für eine ökologisch nachhaltige und demokratisch gestaltete, sozial gerechte Transformation. Ein solcher FairWandel wahrt die Interessen der Beschäftigten und macht sie und ihre Vertreter*innen zu aktiven Gestaltern des Wandels.

1. Aktuelle Handlungsbedarfe

1.1. Mobilitätssystem

Mobilität ist ein fundamentales Gut in modernen Gesellschaften, aber sie wird sich auch fundamental verändern. Die IG Metall will diese Veränderung mitgestalten und entwickelt eigene Ideen zur Mobilität der Zukunft. Dabei setzt sie sich dafür ein, dass Wertschöpfung und Beschäftigung in guter Arbeit in den Branchen der Mobilitätswirtschaft gesichert und ausgebaut wird. Deutschland kann und muss auf den Märkten der Mobilität exportierender Leitmarkt bleiben. Dafür muss die Mobilitätswende noch stärker als industrie- und wirtschaftspolitische Gestaltungsaufgabe behandelt werden.

Arbeit, Freizeit, Versorgung, Gesundheit, Wohlstand, für all das wollen und müssen Menschen heute und in Zukunft mobil sein. Dabei gilt: Mobilität muss für alle Menschen verfügbar, barrierefrei zugänglich und bezahlbar bleiben. Auch dies muss Bestandteil eines Mobilitätskonzepts der Zukunft sein.

Tatsache ist: Der bislang stetig wachsende Verkehr führt zu sehr hohen Treibhausgasemissionen, zu Problemen für die Lebensqualität in den Städten und Regionen und zu hohem Umwelt- und Platzverbrauch. Der Zeitdruck durch die Klimakrise ist hoch. Wir brauchen daher schnelle und realistische Veränderungspfade mit einem klaren Blick für Prioritäten, um den Klimawandel zu stoppen und die Mobilitätswende im Sinne der Beschäftigten erfolgreich zu gestalten.

Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, brauchen wir eine Mobilitätswende in vier Dimensionen:

Umstellung auf klimaschonende Antriebe für alle Verkehrsträger

Selbst wenn zukünftig deutlich mehr Verkehr auf klimafreundlichere Verkehrsträger wie die Schiene verlagert oder sogar vermieden wird, werden noch 2045 und erst recht 2030 PKW, LKW, Schiffe und Flugzeuge riesige Verkehrsleistungen erbringen. Der mit Abstand wichtigste und dringlichste klimapolitische Handlungsansatz liegt daher im Wechsel der Antriebstechnologien.

PKW können mit erneuerbarer Energie fahren, effizient durch Speicherung in der Batterie und fast direkte Umsetzung in Bewegungsenergie. Der Hochlauf der Elektromobilität hat begonnen. Er wird aber nur erfolgreich sein, wenn die Menschen ihre Autos laden können, der Strom grün ist, die Rohstoffe verfügbar sind und die Autos und Ladestrom bezahlbar werden. Im Pkw-Bereich sind synthetische Kraftstoffe („E-Fuels“) absehbar keine realistisch darstellbare Lösung. Ihre Herstellung ist extrem teuer und ineffizient. E-Fuels werden daher auf absehbare Zeit nicht massenhaft und für den PKW-Einsatz auch nicht zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen.

Auch der LKW kann mit grünem Strom betrieben werden – und auch hier in den meisten Fällen am effizientesten durch Batterien. Auf langen Strecken kann für den LKW auch grüner Wasserstoff eine Rolle spielen.

Im Eisenbahnverkehr wird heute schon 90 Prozent der Verkehrsleistung elektrisch erbracht. Wo keine Oberleitung gebaut werden kann, können Batterie oder H2-Brennstoffzellen auch Schienenfahrzeuge antreiben.

Schiffe werden zukünftig mit erneuerbar produzierten synthetischen Kraftstoffen betrieben. Für Strecken bis 3000 km bei Containerschiffen und in der Binnenschifffahrt können auch batterieelektrische Antriebe eine Rolle spielen.

Mittelfristig werden auch Flugzeuge mit biologischem oder strombasierten Kerosin fliegen (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Der Einsatz elektrischer oder H2-basierter Triebwerke ist derzeit in Erprobung.

Um den Antriebswechsel bei allen Verkehrsträgern so schnell wie möglich zu erreichen und Beschäftigung in Deutschland und Europa zu erhalten und auszubauen fordern wir konkret:

- ▶ Mehr Tempo beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für PKW und LKW.
- ▶ Weitere Förderung der E-Mobilität.
- ▶ Abbau bzw. schrittweises Abschmelzen umweltschädlicher Subventionen im Mobilitätssektor.
- ▶ Weitere aktive Industriepolitik zur Ansiedlung des Wertschöpfungskreislaufes der Batterie in Deutschland und EU.
- ▶ Rohstoffstrategie für die kritischen Rohstoffe der Elektromobilität.
- ▶ Regionale strukturpolitische Begleitung des Wandels in betroffenen Regionen.
- ▶ Förderung regionaler Transformationsnetzwerke über 2025 hinaus.
- ▶ Ambitionierte CO₂-basierte Reform der LKW Maut.
- ▶ Starke Förderung des Kaufs von Nullemissions-LKW.
- ▶ Aufbau Wasserstofftankstellennetz für Langstrecken LKW.
- ▶ Vollständige Elektrifizierung und Digitalisierung des Schienennetzes mit moderner Leit- und Sicherungstechnik und fahrzeugseitige Aus- bzw. Umrüstung mit ETCS/ERTMS-fähigen On Board-Units.
- ▶ Elektrifizierung auch der Fahrzeuge im ÖPNV mitsamt Ausrüstung der Betriebshöfe.
- ▶ Aufbau von Produktion, Infrastrukturen und Importkapazitäten für Wasserstoff und darauf basierende nachhaltig produzierte, synthetische Kraftstoffe (E-Fuels, SAF).
- ▶ Steigende Beimischungsquoten für alternative Kraftstoffe in der Schifffahrt und in der Luftfahrt.
- ▶ Ausbau der Binnenschifffahrt mit klimaneutralen, ggf. auch autonomen Antrieben als Chance für Schiffbau und Zulieferindustrie in Deutschland vorantreiben
- ▶ Rapider Ausbau der Erneuerbaren Energien, Ausbau der Strom- und Verteilnetze.
- ▶ Deutlich mehr Qualifizierungsmaßnahmen für Beschäftigte in den Mobilitätsbranchen.

Vernetzung der Träger und verbesserte Steuerung des Gesamtsystems

Viel mehr Wege können in Zukunft inter- oder multimodal zurückgelegt werden, also nicht mehr nur mit dem Auto, nur mit der Bahn oder nur mit dem Fahrrad. Digitale Technologie– kann dabei vieles erleichtern. Eine größere Rolle spielen in Zukunft auch digitale Bedarfsverkehre (On Demand Verkehr), insbesondere als Teil des öffentlichen Verkehrs.

Auch der Gütertransport kann durch standardisierte Container und Sattelaufleger auf Schiff, Zug und LKW im „kombinierten Verkehr“ stärker intermodal und damit klimafreundlicher werden. Dann spielt jeder Verkehrsträger seine jeweiligen Stärken aus. Für den Waren- und Güterverkehr in die Städte und Gemeinden helfen neue Ansätze der „City Logistik“. Von Güterverkehrszentren, Ladehubs und Verteilstationen wird für die letzte Meile umgeladen auf kleinere elektrifizierte Fahrzeuge, Lastenräder oder direkt in fußläufig erreichbare Mikrodepots

Zur Stärkung des intermodalen Verkehrs fordern wir konkret:

- ▶ Ein souveränes europäisches Ökosystem für Digitalisierung der Mobilität und den Ausbau des 5G Netzes.
- ▶ Bedarfsgerechte Angebote fördern: Mobilitätsstationen, Park & Ride, Carsharing, Sammeltaxen, betriebliches Mobilitätsmanagement. Förderung digitaler
- ▶ Bedarfsangebote durch feste Einbindung in die Finanzierung des ÖPNV.
- ▶ Besserer Datenzugang und vereinfachte Ticketbuchung auf Plattformen durch Klärung des EU-Rechtsrahmens für multimodales Reisen. Schaffung eines Ordnungsrahmens, um digitale Angebote auf Effizienz und Klimaverträglichkeit auszurichten. Mobilitätsdatengesetz zur Sicherung neuer Geschäftsmodelle. Dabei Datensouveränität gewährleisten.
- ▶ Ausbau der Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr (KV) v.a. im Bereich LKW / Schiene, stärkere Förderung des KV.
- ▶ Förderung und Ausbau der City Logistik für den Waren- und Güterverkehr in den Städten (v.a. Verteil- und Mikrodepots); Flächenverfügbarkeit herstellen, Einfahrmöglichkeiten für Lieferverkehr in urbanen Räumen neu regeln.

Verlagerung von Verkehr auf jeweils besser geeignete Verkehrsträger

Anteile des motorisierten Individualverkehrs können auf andere, umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert werden, bei Kurzstrecken auf Fahrrad, Bus und Bahn, im Fernverkehr auf die Bahn. Zielbild ist nicht die „Ablösung“ oder „Stilllegung“ des Automobils, sondern seine neue Rolle in einem neuen Zusammenspiel der Verkehrsträger und Mobilitätsangebote. Die mit dem privaten Automobil zurückgelegten Kilometer und deren Energieverbrauch können so reduziert werden. Dabei sind die Chancen einer schnellen Verlagerung in urbanen Räumen sicherlich andere als im ländlichen Raum. Voraussetzung ist, dass die Verfügbarkeit und preisliche Attraktivität von Alternativen massiv verbessert wird.

Auch weitere Anteile des Flugverkehrs sollten auf die Schiene verlagert werden. Das kann ohne substanzielle Gefährdung der Luftverkehrswirtschaft realisiert werden, wie gemeinsame Ansätze mit der Deutschen Bahn zur Stärkung der „Ko-Modalität“ belegen. Auch ein höherer Anteil des Güterverkehrs gehört auf die Schiene. Die jahrelange Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur stand und steht diesen Zielen im Wege.

Um mehr Verkehr zu verlagern, fordern wir konkret:

- ▶ Dauerhaft mehr Haushaltsmittel für den Aus- und Umbau sowie die Kapazitätssteigerung des ÖPNV sowie des Schienennetzes.
- ▶ Gestaltungsmöglichkeiten für Kommunen bei nachhaltigen Mobilitätskonzepten, durch eine Reform des Straßenverkehrsrechtes.
- ▶ Zügiger Abbau des gewaltigen Investitionsstaus bei Infrastruktur, Elektrifizierung und Digitalisierung der Bahn.
- ▶ Beschleunigte Planung und Genehmigung beim Schienenausbau

- ▶ Investitionen zur Steigerung der Attraktivität und Effizienz des Schienengüterverkehrs, Weitere Förderung des Einzelwagenverkehrs.
- ▶ Ausbau des grenzüberschreitenden Schienennetzes sowie europäischer
- ▶ Nachtzugangebote durch Entbürokratisierung und Vereinheitlichung von Standards, niedrigere Trassenpreise und Kooperation von Bahnunternehmen.
- ▶ Optimierung der Bahn-Flug-Schnittstellen durch bessere ICE Anbindungen.
- ▶ Fortsetzung der 2019 begonnenen Radwegeausbauoffensive des Bundes.
- ▶ Verpflichtendes Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Verwaltungen mit über 100 Mitarbeitenden und betriebliche Mobilitätskonzepte für einen effizienteren Berufsverkehr.
- ▶ Bekämpfung der Ausbeutung im Straßengüterverkehr.
- ▶ Mehr Investitionen in Erhalt und Modernisierung der Wasserstraßen.

Verkehrsvermeidung

Auch elektrifizierte, intermodale, vernetzte und stark schienengebundene Massenmobilität verursacht Klima- und Umweltschäden, Flächenverbrauch, Energiebedarfe und Lärmemission. Ungebremstes Verkehrswachstum bleibt daher problematisch.

Es gibt eine Vielzahl von unnötigen und erzwungenen Verkehren, zum Beispiel unerwünschte Pendelwege. Die Explosion des Lieferverkehrs durch Online-Angebote mit einer enormen Menge von Retouren ist ein anderes Beispiel. Im globalen Warenverkehr würde eine stärkere Regionalisierung von Liefer- und Wertschöpfungsketten internationale Transportemissionen reduzieren. Wir fordern konkret:

Zur Vermeidung überflüssigen Verkehrs fordern wir konkret:

- ▶ Regulative Eingriffe in die Güterlogistik, sowohl in der Bepreisung der Nutzung
- ▶ staatlicher Infrastruktur (Mautkonzepte), wie insbesondere zur Eindämmung der Folgen der Marktliberalisierung des Marktes für Paketdienste.
- ▶ Stärkere Regulierung des Online Handels mit Bezug auf CO2 Verbot kostenfreier Rücksendungen, Konzessionsvergabe.
- ▶ Stärkere CO2-Besteuerung internationaler Transportemissionen.
- ▶ Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe.
- ▶ Ermöglichung digitaler Formate im Arbeitsleben in Bereichen, wo es das betriebliche Lebens- und Arbeitsklima nicht behindert. Ausbau von tariflichen Arbeitszeitregelungen im Sinne einer 4-Tage-Woche.
- ▶ Regionale und betriebliche Mobilitätskonzepte zur Bündelung von Berufs- und Pendelverkehren.
- ▶ Stärkere Einbeziehung verkehrsreduzierender Aspekte bei der Planung neuer Siedlungs- und Gewerbestrukturen.

1.2. Energiepolitik

Die schnelle Umstellung der Energieproduktion von fossilen auf erneuerbare Quellen ist die Voraussetzung für die Dekarbonisierung der Wirtschaft und betrifft alle Sektoren der IG Metall. Dabei ist unser Anspruch: die Energiewende zu einer Beschäftigungsoffensive in der deutschen Industrie und im Handwerk zu machen, Beschäftigung und Standorte zu sichern und auszubauen sowie den Hochlauf von Energiewendetechnologien in Wertschöpfung vor Ort und gute Arbeit zu übersetzen.

Die Umstellung der Energieversorgung in Deutschland muss industriepolitisch begleitet werden. Dafür müssen folgende Kernelemente der Energiewende vorangetrieben werden:

Beschleunigter Ausbau der Erneuerbaren Energien

Die Stromversorgung wird derzeit zu fast 50 Prozent durch erneuerbare Energien bereitgestellt. Politisches Ziel bis 2030 sind 80 Prozent bei gleichzeitigem deutlichem Mehrbedarf an Strom. Die gegenwärtige Zubaugeschwindigkeit bei den Erzeugungskapazitäten (vor allem Wind und Solar) reichen dafür nicht aus. Die IG Metall fordert daher konkret:

- ▶ Die im EEG, im WindaufSeeG, in der Wind an Land- und der PV-Strategie definierten Ausbauziele und die damit verbundenen Maßnahmen müssen mit Instrumenten der aktiven Industriepolitik abgesichert werden.
- ▶ Der Ausbau der Erneuerbaren Energien muss prioritär an Standorten in Deutschland erfolgen, auch um Beschäftigung vor Ort zu stärken. Energieimporte sind dann als Ergänzung für Volumen heranzuziehen, die nicht durch hiesige Erzeugungspotentiale dargestellt werden können.
- ▶ Die IG Metall unterstützt eine angemessene Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozesse beim Ausbau der Erneuerbaren Energien. Notwendig ist die rasche Umsetzung eines breiten Maßnahmenbündels für mehr Tempo bei transformationsrelevanten Investitionsprojekten: Dies beinhaltet u.a. eine bessere Personalausstattung, Digitalisierung und Modernisierung der Verwaltung, aber auch die Reduzierung von Verfahrenseffizienzen (z. B. durch Streichung von Doppel- und Mehrfachprüfungen) sowie von Rechtsunsicherheiten (z. B. Rahmensetzung für eine einfachere und stärker standardisierte Umsetzung von EU-Umweltrecht).

Ausbau von Netzen und Speichertechnologien (Infrastruktur)

Der beschleunigte Ausbau der Erneuerbaren Energien erfordert ebenfalls einen beschleunigten Netz- und Speicheraufbau. Die IG Metall fordert hier konkret:

- ▶ Die schnellstmögliche Fertigstellung der Südlink Trasse.
- ▶ Eine aktive Beteiligung des Staates zur Sicherstellung der hohen Investitionsvolumina für den notwendigen Ausbau von Netzen und Speichern.
- ▶ Bei bestimmten Energieinfrastrukturen – etwa im Bereich der Hochspannungs- und Wasserstoffnetze – kann eine Überführung in die öffentliche Hand sinnvoll sein, um einen raschen Hochlauf zu fördern.

Aufbau der Wasserstoffwirtschaft

Für eine gelingende Energiewende muss die Gewinnung und Verwendung von Wasserstoff deutlich ausgebaut und eine geeignete H₂-Infrastruktur (Speicher und Netze) rasch aufgebaut werden. Dabei gilt es aus Sicht der IG Metall u.a. zu beachten:

- ▶ Das Aufbauziel der H₂-Produktionskapazitäten ist von 10 GW auf 15 GW in 2030 zu erhöhen.
- ▶ Die Sicherung und der Ausbau bestehender Produktionsanlagen ist gegenüber dem Import politisch zu priorisieren.
- ▶ Es muss ein H₂-Netz aufgebaut werden, das im Sinne der regionalen Entwicklung alle Gebiete Deutschlands anbindet und die Versorgung nicht einseitig priorisiert.

Energieeffizienzmaßnahmen umsetzen

Da Erneuerbare Energien bis auf Weiteres knapp sein werden und auch ihr Aufbau energie- und ressourcenintensiv ist, sind Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Schaffung einer Kreislaufwirtschaft elementar und für alle Bereiche und Sektoren auszuweiten. Die IG Metall fordert dabei jedoch:

- ▶ Regulierungen und Gesetze zu Energieeffizienz müssen die soziale Ausgewogenheit stärker im Blick haben. Einkommensschwächere Haushalte nutzen Energie ohnehin bereits sparsamer und effizienter als andere. Zusätzliche Maßnahmen für mehr Energieeffizienz (u.a. im Wärmesektor) müssen soziale Härten vermeiden. Niemand darf sein Wohnhaus oder seine Wohnung verlieren, weil er sich eine energetische Sanierung nicht leisten kann.

Die Energiewende muss so gestaltet werden, dass ihre riesigen Beschäftigungspotenziale (wieder) genutzt werden. Nach dem Zusammenbruch der Photovoltaik-Industrie wurden auch in der Windindustrie trotz ambitionierter Ausbauziele Arbeitsplätze abgebaut. Hier muss eine Trendwende gelingen. Aber auch der konventionelle Energieanlagenbau ist nach wie vor eine wichtige energiepolitische Säule, wenn es um Versorgungssicherheit und Back-up Kapazitäten geht (Gasbrücke, H2-Kraftwerke).

Bei der Energie-Nutzung ist die Frage von wettbewerbsfähigen Strompreisen zentral, um Dominoeffekte wegbrechender industrielle Wertschöpfung zu verhindern und Beschäftigung zu sichern. Die energieintensive Industrie benötigt in Deutschland etwa 140 TWh Strom im Jahr – das sind 70 Prozent des von der Industrie benötigten Stroms. Dabei kann z. B. die Stahlindustrie vollständig dekarbonisiert werden – und ein Leitmarkt für grünen Stahl wäre auch für einen wachsenden Bereich an Energiewendetechnologien wie Windanlagen wesentlich. Die Investitionskosten für die Dekarbonisierung sind allerdings enorm und die benötigten Mittel müssen heute erwirtschaftet werden. Daher sind verschiedene Maßnahmen erforderlich, unter anderem eine Reform des Strommarktes, der zukünftig folgende Bedingungen erfüllen muss:

- ▶ Sicherstellung der Versorgungssicherheit, insbesondere durch Vorhaltung gesicherter Leistung.
- ▶ Faire Kostenverteilung innerhalb der Volkswirtschaft und Vermeidung ungerechtfertigter Gewinne.
- ▶ Schaffung eines verlässlichen Rahmens für Investitionen in die Energiewende, insbesondere für den Kapazitäts-, Netz- und Speicherausbau.
- ▶ Gewährleistung von bezahlbaren und international wettbewerbsfähigen Strompreisen, insbesondere für energieintensive Branchen.

Für die energieintensiven Branchen fordert die IG Metall eine befristete Subventionierung des Strompreises, bis die oben beschriebenen Ziele durch ein neues Strommarktdesign umgesetzt sind. Dabei sind folgende Voraussetzungen zwingend:

- ▶ Einen zwischen den Betriebsparteien bzw. Sozialpartnern vereinbarten Plan für Transformation in nachhaltige Produkte und Prozesse sowie Standort- und Beschäftigungssicherung.
- ▶ Tarifbindung und Vereinbarungen zu Aus- und Weiterbildung an den Standorten.

Die IG Metall hat darüber hinaus für weitere wichtige Herausforderungen der Energiepolitik folgende Grundpositionen entwickelt:

Überwindung der Investitionszurückhaltung beim Ausbau der Erneuerbaren Energien:

- ▶ Es müssen Finanzierungsmodelle gefunden werden, die Projektierern langfristige Planungssicherheit geben, damit großvolumige Aufträge entsprechend der Ausbauziele auch in Deutschland und Europa vergeben werden. Dabei müssen auch qualitative Ausschreibekriterien (CO2 Footprint der Produkte, modulare Bauweise, vereinfachte Servicefähigkeit, Arbeits- und Produktionsbedingungen in der Lieferkette etc.) berücksichtigt werden.

Aktualität und Erneuerung der Gasbrücke (Backup Kapazitäten):

Der Ausstieg aus Atomkraft ist vollzogen, der Ausstieg aus Kohle ist konkret geplant. Damit wird aus Gründen der Absicherung der Grundlastfähigkeit der Energieversorgung ein möglichst rascher Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft dringlich. Als Übergangslösung ist der Ausbau von Gaskraft notwendig, so rechnet die Bundesregierung mit zusätzlich 25 GW Kapazität bis 2030. Da die Substitution von russischem Pipelinegas durch LNG Gas aus den USA und weiteren, möglicherweise politisch instabilen gasexportierenden Ländern teuer und risikobehaftet ist, müssen folgende Kriterien eingehalten werden:

- ▶ Die Aufbaupläne einer LNG Infrastruktur sind auf den tatsächlichen Bedarf zu begrenzen, der Ausbau der Gas-Infrastruktur ist an strenge H2-Readiness Kriterien zu binden und darf nicht in Finanzierungskonkurrenz zu anderen, für eine klimaneutrale Wirtschaft notwendigen Investitionen treten.
- ▶ Für den Infrastrukturausbau sollten z. B. die weiterhin zu erwartenden Übergewinne der Energieversorger abgeschöpft werden.
- ▶ Der Aufbau der Wasserstoffwirtschaft muss blauen Wasserstoff im Sinne eines beschleunigten Hochlaufs als vorübergehend förderwürdig anerkennen.

Umfangreiche Elektrifizierung, aber keine ‚electric only‘ Strategie:

Elektrifizierung bedeutet eine höhere Energieeffizienz gegenüber fossilen Prozessen und ist der Ansatzpunkt für eine Vielzahl potenziell klimaneutraler Technologien. Die breite Elektrifizierung und Nutzung von grünem Strom ist daher der Schlüssel zur klimaneutralen Zukunft. Die Elektrifizierung von Prozessen ist aber zugleich nicht in allen industriellen Anwendungsbereichen umsetzbar und bildet auch nicht die ganze Bandbreite an technischen Lösungen für eine erfolgreiche Energiewende ab. Vor allem im Wärmesektor gibt es neben der elektrischen Wärmepumpe weitere sinnvolle und praktikable Alternativen wie beispielsweise Nah- und Fernwärmenetze, Hybrid- und KWK-Anlagen, die es in Betracht zu ziehen gilt. Im Gebäudesektor muss neben der Wärmeerzeugung stärker auf Energieeinsparung durch Sanierung der Gebäudehülle gesetzt werden.

1.3. Industrie-, Struktur-, Investitions- und Förderpolitik

Das weiter positive Bild von der deutschen Industrie kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass das deutsche Industriemodell und die damit verbundenen qualitativ hochwertigen Arbeitsplätze vor großem Innovations- und Veränderungsdruck stehen. Handlungsbedarf ergibt sich nicht nur aus der industriellen Transformation, sondern mittlerweile auch aus einem deutlich verschärften globalen Wettbewerb um die Technologieführerschaft der Zukunft (siehe der „*Made in China 2025*“-Plan Pekings oder der „*Inflation Reduction Act*“ der Biden-Regierung). Mehr denn je sind Europa und Deutschland herausgefordert, eine proaktive Industrie-, Struktur- und Investitionspolitik umzusetzen.

Wir brauchen dringend mehr und zielgerichtete Investitionen in Innovationen zur Sicherung nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Wertschöpfung. Es geht um die nationale und europäische Förderung von insbesondere auch für die Energie- und Mobilitätswende relevanten Technologien und Zukunftsfeldern sowie um die Entwicklung von Leitmärkten und industrieller Wertschöpfung. Im Vordergrund stehen:

- ▶ Massive Investitionen – öffentlich und privat – in die Infrastrukturen der Energie- und Mobilitätswende: Ausbau der Schieneninfrastruktur, der Stromnetze, der Ladeinfrastruktur, der Wasserstoffinfrastruktur, der digitalen Netze.
- ▶ Angesichts des anhaltend hohen Anteils des LKW Güterverkehrs ist der Erhalt und die Umsetzung bereits beschlossener Ausbaumaßnahmen im Straßennetzes ebenfalls wichtig, einschließlich der Sanierung vieler maroder Brücken auch für schwerlastfähigen Transport und der Schließung von Autobahnlücken.
- ▶ Weitere Beschleunigung des Ausbaus erneuerbarer Energien
- ▶ Beschleunigung der energetischen Gebäudesanierung
- ▶ Dekarbonisierung der Industrie insgesamt.

In Reaktion auf den Inflation Reduction Act hat die EU-Kommission einen „Grünen Industrieplan“ vorgelegt und die Bundesregierung arbeitet an einer neuen nationalen Industriestrategie. Beides sind wichtige Schritte zur Transformationsbewältigung (wie etwa die europäische IPCEI-Initiativen oder die Plattform für Transformationstechnologie zeigen): Dies betrifft u.a. den (Wieder-)Aufbau industrieller Wertschöpfung in (verlorengegangenen) Schlüsseltechnologien, die Pläne zur Schaffung grüner Leitmärkte sowie die Initiativen für mehr Innovation und Resilienz von Lieferketten. Im Vergleich zum IRA haben es EU und Deutschland allerdings versäumt, die Maßnahmen mit den Kriterien guter Arbeit zu verknüpfen. Es besteht somit weiterhin wichtiger industriepolitischer Handlungsbedarf:

- ▶ Die europäischen und deutschen Investitionsinitiativen müssen verstetigt und ausgeweitet werden.
- ▶ Die europäische und deutsche Förderpolitik ist konsequent auf verbindliche soziale und ökologische Ziele auszurichten: Regionale Beschäftigungs- und Standortentwicklung, Qualifizierung, Ausbildungsquoten, betriebliche Mitbestimmung, Tarifbindung und der CO₂-Fußabdruck sind hierbei jedenfalls zu nennen.
- ▶ Die zuletzt stärkere Orientierung des europäischen Beihilferechts an den Zielen des Green-Deals ist begrüßenswert, allerdings braucht es eine noch weitergehende und dauerhafte Reform der wettbewerbsrechtlichen Grundlagen, um den Mitgliedstaaten eine proaktive Industriepolitik zur Erreichung der Transformationsziele zu ermöglichen.
- ▶ Aufgrund unterschiedlicher finanzieller Spielräume der Mitgliedstaaten müssen solidarische Finanzierungsoptionen für strategisch wichtige Technologien und Infrastrukturen geschaffen werden. In diesem Zusammenhang unterstützt die IG Metall den Vorschlag eines EU-Souveränitätsfonds.

Industriepolitik muss heute mehr denn je in Wertschöpfungsketten bzw. -systemen denken und ausgerichtet werden. Vor dem Hintergrund der Wettbewerbs- und Lieferfähigkeit ist eine Erhöhung der Wertschöpfungstiefe im Produkt (wieder) anzustreben. Die deutsche Industrie hat in der Vergangenheit eine hohe Innovationskraft in der Prozessbeherrschung, in dem effizienten Einsatz von Materialien und in der Entwicklung alternativer Techniken gezeigt. Das gelang ihr, weil sie sich auf ihre Branchenvielfalt stützen konnte. In Deutschland muss auch in Zukunft Stahl produziert, Maschinen bzw. Anlagen gefertigt, eine starke Automobilindustrie erhalten und die IT-Industrie ausgebaut werden.

- ▶ Eine industriepolitische Sicht über die Branchengrenzen hinweg ist zu stärken, das Wissen und die Wertschöpfungsketten sind zu erhalten und zukunftsfest aufzustellen.
- ▶ Die industriepolitischen Ziele gilt es nach Bedarf auch durch eine weitere Schärfung des EU-Handelsschutzinstrumentariums (z. B. CO₂-Grenzausgleichmechanismus, CBAM) im Sinne eines globalen *Level Playing Fields* zu unterstützen.

Bei öffentlichen Investitionen werden die Risiken bei der Finanzierung und Förderung neuer Technologien vergesellschaftet, die Erträge jedoch privatisiert. Dabei geht es nicht nur um die direkt in Europa und Deutschland geförderten Unternehmen, sondern auch um Fälle wie Apple und Google, die ebenfalls von staatlichen Investitionen profitieren und gleichzeitig die vielen Möglichkeiten zur Steuervermeidung nutzen. Der Staat muss sicherstellen, dass bei einer erfolgreichen Förderung von Forschung und Investitionen ein Anteil an den erwirtschafteten Gewinnen an den Staat zurückfließt.

Der Erfolg der Transformation entscheidet sich in den Regionen. Die regionale Strukturpolitik muss deshalb reformiert und weiterentwickelt werden und sich stärker an den Transformationserfordernissen in den Regionen ausrichten. Die Erfahrungen zeigen: Viele Betriebe brauchen bei der Neu- und Weiterentwicklung von Geschäftsmodellen, Produkten und Produktionsprozessen Unterstützung. Hier muss die begleitende Aus- und Weiterbildung wesentlicher Bestandteil sein. Strukturpolitik darf sich nicht nur auf strukturschwache Regionen konzentrieren, sondern muss auch heute noch starke Regionen im Fokus haben, die mitten im Transformationsprozess stehen. Das strukturpolitische Instrumentarium muss im industriellen Strukturwandel frühzeitiger und proaktiver eingesetzt werden. Unsere Kolleg*innen müssen dabei von Anfang an beteiligt werden.

1.4. Lieferketten- und Rohstoffpolitik

Die jüngsten multiplen Krisen brachten gravierende Versorgungsprobleme sowie eine massive Energiekrise mit sich. Dadurch hat sich in Deutschland und Europa das Bewusstsein für wirtschaftliche Abhängigkeiten und die damit einhergehenden Verwundbarkeiten verändert. Fragen der Resilienz von Liefer- und Wertschöpfungsketten sowie der Verfügbarkeit von Vorprodukten und Rohstoffen zu wettbewerbsfähigen Preisen sind ins Zentrum der Politik gerückt und sind auch entscheidende Randbedingungen für jede Vision zukünftiger Energieversorgung und Mobilität. Der Fokus darf jedoch nicht ausschließlich auf Resilienz liegen. Für uns können stabile Lieferketten nicht ohne soziale und ökologische Nachhaltigkeit gedacht werden.

Die Regulierung der globalen Lieferketten ist entscheidend, damit Unternehmen ihre Nachhaltigkeitsziele erreichen und gute Arbeit sichern. Das seit Januar 2023 geltende deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) trägt dazu bei und wird nun auch in Unternehmen im Organisationsbereich der IG Metall umgesetzt. Zusammen mit anderen politischen Initiativen auf europäischer und globaler Ebene (CSDD, UN Binding Treaty) bietet es für Gewerkschaften, Betriebs- und Aufsichtsräte Chancen und Pflichten, die Unternehmenspolitik von morgen mitzugestalten.

- ▶ In deutschen Unternehmen und ihren globalen Lieferketten müssen menschenrechtliche Sorgfaltspflicht und ökologische Standards als zentraler und rechtsverbindlicher Maßstab etabliert werden. Dadurch kann der FairWandel in den Unternehmen aktiv gestaltet und vorangebracht werden.
- ▶ Die IG Metall unterstützt möglichst starke, sanktionsbewehrte und die Mitbestimmungsträger einbeziehende Regelsetzungen für die Einhaltung unternehmerischer Sorgfaltspflichten. Dies gilt auch für den Vorstoß der EU-Kommission für ein Importverbot von Produkten, die unter Zwangsarbeit hergestellt wurden.

In der geopolitischen Zeitenwende gilt es für die Industrieunternehmen, Risiken realistisch zu bewerten und bei Bedarf zu reduzieren, indem sie kritische Abhängigkeiten beim Bezug von Vorprodukten und Rohstoffen, aber auch beim Absatz identifizieren und schrittweise zurückfahren. Diese Herausforderung stellt sich aus industriepolitischer Sicht insbesondere auch im wirtschaftlichen Austausch mit China. An ihre Grenzen stoßen unternehmerische Diversifizierungsbemühungen speziell bei der Rohstoffverfügbarkeit. Insbesondere Rohstoffe, die für die Energie- und Mobilitätswende essenziell sind, sind nur sehr begrenzt vorhanden und konzentrieren sich zudem auf wenige und oft autoritär regierte Länder.

- ▶ Problematische Rohstoffabhängigkeiten müssen über eine nationale sowie über eine europäisch angelegte und koordinierte Rohstoffstrategie reduziert werden. Diese muss auch auf die Substitution und Wiederverwertung kritischer Rohstoffe einbeziehen. Beim Rohstoffimport braucht es Partnerschaften auf Augenhöhe, die auch faire Entwicklungsperspektiven für die Exportländer der Rohstoffe lässt.
- ▶ Notwendige unternehmerischen Bemühungen zur Diversifizierung der Lieferketten sollten von Seiten der Politik durch Beratungsangebote angeregt und durch entsprechende Anpassungen der Rahmenbedingungen erleichtert werden (Handelsabkommen, mehr Exportgarantien, Kredite, Bürgschaften usw.). Bei besonders sicherheitsrelevanten oder für die öffentliche Daseinsvorsorge wichtigen (Vor-)Produkten und Grundstoffen bedarf es darüber hinaus einer erweiterten wirtschaftspolitischen Strategie für stabile Versorgungsstrukturen oder auch für eine stärkere Bevorratung.

Energiewende und Dekarbonisierung sind globale Herausforderungen und können nur gelingen, wenn eine nachhaltige und ressourcensparende Produktion in allen Wertschöpfungsbereichen weltweit stattfindet. Gerade beim Recycling sind die Potenziale noch lange nicht ausgeschöpft: die Recyclingquote bei den für die Transformation zentralen Rohstoffen liegt hierzulande unter vier Prozent!

- ▶ Die IG Metall fordert daher die konsequente Umsetzung einer Kreislaufwirtschaft, die Klima- und Ressourcenschutz mit der Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Rohstoffunabhängigkeit sowie mit der Schaffung von Arbeitsplätzen und lokaler Wertschöpfung verbindet.

2. Arbeitsprogramm der IG Metall als Akteurin und Treiberin für einen FairWandel

Die Energie- und Mobilitätswende verändert unsere Branchen fundamental und erfordert auch, dass die IG Metall ihre Arbeit und sich selbst verändert, um die Transformation als kompetente, konflikt- und gestaltungsfähige und solidarische Kraft mitgestalten zu können. Unser Ziel ist es in der Veränderung auf allen Ebenen handlungsfähig zu sein und die Interessen unserer Mitglieder und der Beschäftigten wirkmächtig zu vertreten.

2.1. Arbeitsprogramm im Betrieb/Unternehmen

Handlungsort des industriellen Umbaus in Richtung ökologisch und sozial nachhaltigem Wirtschaften sind die Betriebe und Unternehmen.

Viele Standorte sind gefährdet, weil die Arbeitgeberseite die betrieblichen Transformationsprozesse häufig nicht in Gang bringt und sich einer Beteiligung der Arbeitnehmervertreter*innen verweigert. Die IG Metall wird die gremienübergreifende Aktivierung im Betrieb und Unternehmen fördern und gezielt an einer vernetzten Herangehensweise arbeiten.

Dies schließt auch die Vertrauensleute, Unternehmensbeauftragten und Branchenkoordinatoren ein, die eine wichtige Brückenfunktion haben und als Multiplikatoren im Betrieb und im Unternehmen wirken können. Insbesondere die Beratung und Unterstützung von Geschäftsstellen, Unternehmensbeauftragten, Aufsichtsräten und Betriebsratsgremien (BR, GBR/KBR, EBR/SE-BR) in betriebs- und unternehmenspolitischen sowie juristischen Fachfragen gewinnt an Bedeutung.

- ▶ Die IG Metall begleitet Betriebsräte proaktiv lokal vor Ort und engagiert sich zugleich für eine internationale Koordinierung, Beratung und Vernetzung von Europäischen/SE-Betriebsräten, da Transformation kein Halt vor nationalen Grenzen macht.
- ▶ Die IG Metall unterstützt die Qualifizierung und Weiterbildung der Beschäftigten als wesentlichen Beitrag zur erfolgreichen Transformationsbewältigung.
- ▶ Mit betrieblichen Kampagnen und koordinierten beteiligungsorientierten (über)betrieblichen Aktionen und Projekten werden wir unseren Forderungen gegenüber Arbeitnehmern und Politik nach einem FairWandel Nachdruck verleihen.
- ▶ Die IG Metall setzt sich aktiv für eine mitbestimmte Umsetzung des Anfang 2023 in Kraft getretenen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes in den Unternehmen ein und trägt damit zum Gelingen der Energie- und Mobilitätswende im Interesse der Beschäftigten und zur sanktionsbewehrten Einhaltung von Menschen- und Umweltrechten entlang der gesamten Wertschöpfungsketten unserer Unternehmen bei.
- ▶ Wir verknüpfen unsere betrieblichen Aktivitäten zur Zukunftssicherung von Standorten nach konsequenter als bisher mit regionalen und strukturpolitischen Leitbildern.

2.2. Arbeitsprogramm in den Regionen

Für die IG Metall ist klar: Der Erfolg der Transformation entscheidet sich in den Regionen. Dort leben und arbeiten die Menschen, dort sind die Betriebe. Aufgrund von massivem Druck der IG Metall fördert das BMWK bis Mitte 2025 regionale Transformationsnetzwerke. Ausgehend vom Wandel in der Automobilbranche mit den zukünftigen Veränderungen für Unternehmen, Mitarbeiter*innen und Gesellschaft arbeitet die IG Metall vor Ort mit ihren Betriebsräten in diesen Transformationsnetzwerken mit anderen regionalen Akteuren an der Gestaltung der regionalen Transformation. Es werden Strategien und Konzepte entwickelt, mit welchen die anstehenden Herausforderungen proaktiv angegangen und in Chancen verwandelt werden können. Wir wissen, dass bis 2025 der regionale Transformationsprozess nicht abgeschlossen sein wird.

- ▶ Deshalb setzt sich die IG Metall dafür ein, die regionalen Transformationsnetzwerke über 2025 zu finanzieren und weitere Regionen in diesen Verbund mit aufzunehmen.
- ▶ Die IG Metall nimmt in der Region eine zentrale Rolle bei der Steuerung der Transformation ein und setzt durch aktive Beteiligung von Betriebsräten und Geschäftsstellen neue Impulse für regionale Wertschöpfung,

zukunftsfähige Beschäftigung und Innovation im regionalen Kontext. Sie begleitet, berät und unterstützt Betriebsräte, um sie als regionale Akteure zu stärken.

Damit die regionale Transformation flächendeckend gelingt, müssen die Betriebsräte und Hauptamtlichen in den Geschäftsstellen und Bezirken zu Akteuren der regionalen Struktur-, Weiterbildungs- und Beschäftigungspolitik gemacht werden. Aufbauend auf den Erfahrungen der regionalen Transformationsnetzwerke und anderer formeller/informeller Netzwerke ist die IG Metall gefordert, Unterstützungsangebote für Geschäftsstellen (z. B. RegioScreening, Handreichungen, Best-Practice-Beispiele) bereitzustellen sowie Beratung und Qualifizierungsleistung über ihr Weiterbildungsangebot anzubieten.

Auf politischer Ebene (in den Bundesländern, im Bund und in der EU) wird sich die IG Metall dafür einsetzen, die Zielrichtung der regionalen Wirtschafts- und Beschäftigungspolitik im Sinne der proaktiven Gestaltung regionaler Transformation weiterzuentwickeln und neu auszurichten.

2.3. Arbeitsprogramm in den Branchen

Um die Industrie erfolgreich zu dekarbonisieren, sie nachhaltiger und resilienter aufzustellen, ist ein dezidiertes Arbeitsprogramm in den Energie- und Mobilitätsbranchen von großer Bedeutung. Branchennetzwerke wirken in den Betrieben und nehmen Themen aus den Betrieben auf. Die politische Arbeit über die gesamte Branche hinweg, in Verbindung mit Unternehmensbetreuung in strategisch wichtigen Branchenunternehmen definiert die industriepolitischen Themen und Forderungen der IG Metall. Diese Scharnierfunktion der Branchenarbeit garantiert es, Chancen zu nutzen und mögliche Risiken für Standorte, Beschäftigte und Mitglieder zu minimieren.

Die Branchen Automobil und Zulieferer, Maschinenbau, Stahl, Bahn, Luftfahrt und Schiffbau sind ein gutes Beispiel für die Wirkmächtigkeit gewerkschaftlicher Branchenarbeit, denn sie werden in einem integrierten Konzept die Mobilität der Zukunft konstituieren. Zunächst muss in einem ersten Schritt der beschleunigte Aus- und Umbau der Infrastruktur z. B. beim flächendeckenden Aufbau der E-Ladesäulenkapazitäten oder bei der Sanierung des maroden Bahnnetzes mit digitaler Technik angegangen werden. Derartige Vorhaben schließen die politische Forderung nach privaten und öffentlichen Investitionsprogrammen ein.

Die Mobilitätswende ist dabei im Kontext der Dekarbonisierung von Industrie-, Wärme- und Stromproduktion zu sehen. Eine erfolgreiche Energiewende ist die Grundlage der Transformation der Mobilitätssektoren. Und bei der Energiewende wiederum ist die IG Metall mit dringlichen Branchenthemen sowohl im Bereich der Energieerzeugung und -infrastruktur (Beschäftigungspotenziale im Erneuerbaren Energieanlagenbau und im Handwerksbereich, Beschäftigungsabbau im konventionellen Kraftwerksbau) als auch der Energienachfrage (wettbewerbsfähige Strompreise für die energieintensiven Industrien) konfrontiert.

Das Arbeitsprogramm in den Branchen umfasst spezifische Schwerpunktsetzungen sowie branchenübergreifende Prioritäten wie etwa:

- ▶ Einsatz für mehr Investitionen bzw. eine stärkere Förderung von neuen Zukunftstechnologien.
- ▶ Konkretisierung von gemeinsamen Aktivitäten im Kontext der Transformation mit Branchenverbänden und der Politik zu Aus-, Weiter- und Fortbildung, Umschulungen und Qualifizierung sowie der Forschungs- und Innovationsförderung.
- ▶ Projekte und Branchendialoge mit der Arbeitgeberseite zur Stärkung der Mitbestimmung und Tarifbindung insbesondere in den Handwerksbereichen entlang der Branchen der Energiewende.
- ▶ Die Fort- und Weiterentwicklungen von branchenspezifischen (z. B. Stahl ist Zukunft) und branchenübergreifenden Kampagnen (wie Initiative Handwerk oder Wasserstoff treibt an).

- ▶ Zusammenarbeit mit Erschließungsprojekten bei neu entstehenden oder wachsenden Wertschöpfungsketten bzw. Branchen wie Elektro-Antriebsstrang, Wasserstoff oder Mikroelektronik oder bei den für die Energiewende relevanten Branchen wie SHK- oder Elektrohandwerk.

2.4. Arbeit in Politik und Gesellschaft

Die Ampel-Regierung und die EU-Kommission haben die Energie- und Mobilitätswende zum Schlüsselprojekt ihrer Politik erklärt. Die IG Metall begrüßt die hohen klima- und energiepolitischen Ambitionen in Berlin und Brüssel. In allen Sektoren (Energieerzeugung, Industrie, Gebäude, Verkehr) wird es in den kommenden Jahren und Jahrzehnten einen enormen politischen Druck geben, die Klimaziele zu erreichen und die Energie- und Mobilitätswende erfolgreich umzusetzen. Die Betriebe im Organisationsbereich der IG Metall sind dabei von Regulierung auf nationaler und auf EU-Ebene betroffen und die IG Metall setzt sich für eine soziale, ökologische und demokratische Gestaltung der Transformation ein. Zugleich ist die IG Metall als Akteur und Treiber progressiver Politik in der gesellschaftlichen Transformationsdebatte aktiv. Insgesamt geht es darum, Gesellschaft und Politiker*innen für den Wert industrieller Wertschöpfung und guter Arbeit zu sensibilisieren sowie unsere Forderungen effektiv in die Politik zu tragen – in den Regionen, den Ländern, im Bund und der EU.

- ▶ Wir stärken daher die Anschluss- und Bündnisfähigkeit unserer Forderungen und Positionen und nehmen eine aktive Rolle in der gesellschaftspolitischen Debatte um die sozial-ökologische Transformation ein.
- ▶ Die IG Metall nimmt, u.a. in zahlreichen Stakeholder-Foren, Einfluss auf die politische Regulierung und bringt sich aktiv für eine industrie- und beschäftigungspolitische Gestaltung der Transformation ein
- ▶ Wir nutzen die Europawahl 2024 und die Bundestagswahl 2025, um unseren Positionen Nachdruck zu verleihen.