



prägnant 15

NOVEMBER 2021

BERLIN, BRANDENBURG UND SACHSEN: AUF DEM WEG IN DAS ELEKTRO- MOBILITÄTSZEITALTER MEILENSTEINE UND HERAUSFORDERUNGEN!

Der Klimawandel ist eines der Haupt-Schlagwörter des Bundestagswahlkampfes 2021. Wie jedoch der klimaneutrale Umbau der deutschen Industrie sozial gerecht, wirtschaftlich erfolgreich und demokratisch organisiert gelingen kann, darüber gibt es unter den Parteien durchaus unterschiedliche Auffassungen.

Für die IG Metall steht fest: Der Markt alleine wird es nicht richten. Auf dem sozialen und ökologischen Auge hat er, gelinde gesagt, nicht die volle Sehstärke. Wir Metallrinnen und Metaller wissen: Eine aktive Struktur- und Industriepolitik, mehr Mitbestimmung und eine vorausschauende und absichernde Sozial- und Arbeitsmarktpolitik sind notwendig, um die Transformation, die unser Land längst verändert hat und weiter verändern wird, zu einer Erfolgsgeschichte werden zu lassen.

Im ersten Schritt muss eine CO₂ ärmere und im Zielbild sodann klimaneutrale Industrieproduktion in Deutschland und Europa gelingen. Sie bietet vor allem neue Chancen, die Welt mit hochwertigen und klimaschonenden Industrieprodukten „Made in Germany“ oder „Made in EU“ auszustatten. Auf dem Weg dahin gilt es, geschlossene Wertschöpfungsketten aufzubauen, Standorte zu erhalten, die Infrastruktur zu modernisieren und auszubauen sowie die Belegschaften auf dem Weg in die Zukunft mitzunehmen und wo nötig zu qualifizieren.

Im Kleinen bzw. in den Regionen vor Ort entscheidet sich der Erfolg der Transformation. Berlin, Brandenburg und Sachsen haben sich auf den Weg gemacht. Ein Blick auf die Automobilindustrie, als wichtigster deutscher Leitbranche, im IG Metall Bezirk BBS verdeutlicht das:

Die Mobilitäts- und Antriebswende hat im IG Metall Bezirk BBS wichtige **Meilensteine** erreicht.

Meilensteine

Volkswagen Zwickau:

Das VW Werk in Zwickau ist das erste reine Elektromobilitätswerk im Volkswagenkonzern. Hier produziert Volkswagen nur noch Fahrzeuge mit Elektroantrieb. Im Juni 2020 endete nach 116 Jahren mit der Einstellung der Produktion des Golfs Variant die lange Zwickauer Tradition der Verbrenner-Fahrzeuge. Im Herbst 2020 ging nach dem ID.3 mit dem ID.4 das zweite Modell der ID.-Familie in Serie. Die Transformation zu Europas größtem E-Werk schreitet voran: Zukünftig werden sechs Elektromodelle der Marken Volkswagen, Audi und Seat hier produziert. Die geplante Jahreskapazität steigt auf bis zu 330.000 Einheiten.

BMW Leipzig:

Das Werk Leipzig ist für BMW das Pionier-Werk der Elektromobilität: Mit dem i3 produziert es bereits seit 2013 das erste vollelektrische Fahrzeug von BMW. Auch das Werk Leipzig wird Batteriemodule für die Hochvoltbatterien der elektrifizierten Fahrzeuge der BMW Group produzieren. Das Unternehmen investiert bis 2022 mehr als 100 Millionen Euro in den Standort, um auf den stetig steigenden Absatz elektrifizierter Fahrzeuge vorbereitet zu sein.

Porsche Leipzig:

Der Standort Leipzig wandelt sich weiter zum Automobilwerk für Elektromobilität. Die Investitionen in die Elektromobilität am Standort schaffen die Möglichkeit, auf der bestehenden Fertigungslinie künftig vollelektrische Fahrzeuge zu produzieren. Porsche unterstreicht damit

einmal mehr die Zukunftsfähigkeit des Standortes Leipzig. Die nächste Generation des Porsche Macan wird elektrisch.

Daimler Ludwigsfelde, Marienfelde und accumotive in Kamenz:

Das Werk in Berlin-Marienfelde und das Ludwigsfelder Daimler Werk machen sich ebenfalls auf den Weg der Veränderung. Im Mercedes-Benz-Werk Ludwigsfelde wird künftig der vollelektrische E-Sprinter gebaut. Dies ergänzt das zunehmend durch die Batterietechnologie dominierte PKW Cluster zwischen Elbe und Oder um den Bereich der Transporterherstellung mit Elektrobatterieantrieb.

Im Daimler Werk Marienfelde wird an einer Zukunftsperspektive für die Zeit nach der Verbrennertechnologie gearbeitet. Belegschaft und IG Metall lassen das Daimler Management nicht aus der Verantwortung für das älteste Daimler Werk im Konzern. Accumotive in Ostsachsen ist eine 100%ige Tochter der Daimler AG. In Kamenz werden hochentwickelte Lithium-Ionen-Batterien für die Antriebe der Zukunft gefertigt. Ob Plug-in-Hybrid oder rein elektrisch, ob für smart oder den EQC von Mercedes-Benz.

Die entstehende Tesla Fabrik inklusive Batteriefertigung im Brandenburgischen Grünheide wird den Automobilstandort Berlin-Brandenburg, auch Hauptstadt Region genannt, weiter stärken, mit Chancen für die deutsche und europäische Zuliefererindustrie, industriennahe Dienstleister, sowie mit Job-Perspektiven für über 10.000 Menschen.

BBS – ein IG Metall Bezirk für Elektromobilität. Wo liegen die Herausforderungen? Was muss getan werden?

Der Umbau der deutschen Industrie und auch der Automobilindustrie läuft auf Hochtouren. Fachkräftemangel, neue Anforderungen an Qualifikation und Ausbildung, sowie die Suche nach neuen Geschäftsfeldern (vor allem für einige Zuliefererbetriebe) stellen Betriebe und Interessenvertretungen vor immer neue Herausforderungen. Dazu kommen Rohstoffknappheit und Lieferschwierigkeiten. Zuletzt hat sich die Halbleiterkrise deutlich verschärft.

So hat bspw. der Autobauer Daimler angesichts der anhaltenden Chipkrise die Kurzarbeit an mehreren seiner Standorte wieder ausgeweitet. Aber auch bei anderen Rohstoffen wie bspw. hochwertigen Hölzern für das Interieur gibt es steigende Preise bzw. zu wenig Angebot.

Das zeigt einmal mehr: Wir brauchen geschlossene Wertschöpfungsketten in Deutschland, bzw. in Europa um eine größere Unabhängigkeit von volatilen Weltmärkten zu ermöglichen. Geschlossene, automobiler Wertschöpfungsketten von der Batterieproduktion, dem Stahl als Grundrohstoff der Karosserie, über die Holzproduktion für

den Innenraum, bis zum Recycling des ganzen Automobils (inklusive Batterie) sind auch für den Bezirk BBS ein wichtiges Wirtschafts- und Wachstumsfeld. Dazu kommen die ganzen Bereiche der Logistik und industrienahe Dienstleistungen.

Brandenburg mit seiner starken Holzindustrie, die heimischen Stahlhersteller, das Mikroelektronik Cluster rund um Dresden und die vorhandenen Batterieproduktionsstandorte (microvast, accumotive, RockTech und zukünftig Tesla) sind geeignet für eine automobiler Wertschöpfungskette, die vor allem um die Bereiche Batterierecycling und erweiterte Mikrochipproduktion ausgebaut werden muss. Darüber hinaus muss die Digitalisierung der Branche gefördert werden, wozu auch neue Betriebssysteme für Autos oder autonome Fahrfunktionen gehören. Berlin mit seiner Dichte an Start-ups und IT-Entwicklern bietet hierbei eine große Chance für das Elektromobilitätscluster BBS. Eine erfolgreiche Transformation gelingt nur mit einer erfolgreichen Digitalisierung. Dies ist unabhängig von der künftigen Antriebsform.

Durchbruch der Elektromobilität und weitere Schritte

Steigende Spritpreise haben zuletzt die Inflationsrate massiv ansteigen lassen. Für die Verbraucherinnen und Verbraucher stellt sich deshalb beim Kauf eines E-Autos immer mehr die Frage nach den Kostenvorteilen eines E-Autos:

Neben der üppigen Kaufprämie von fast 10.000 Euro für ein Elektroauto kommt hinzu, dass die Benzinkosten wesentlich teurer sind als Stromkosten.

Die Nachfrage nach Elektroautos ist zuletzt signifikant gestiegen. Dies zeigt sich auch deutlich in den **Zulassungszahlen für Berlin und Brandenburg:**

In Berlin ist im Jahr 2020 laut Kraftfahrt-Bundesamt die Zahl neu zugelassener Pkw mit alternativen Antrieben um 83,2 Prozent auf 19.993 angestiegen. Der Anteil neu zugelassener Pkw mit alternativen Antrieben an den insgesamt neu zugelassenen Pkw betrug 30,3 Prozent (2019: 12,5 Prozent). In Brandenburg ist im Jahr 2020 laut Kraftfahrt-Bundesamt die Zahl neu zugelassener Pkw mit alternativen Antrieben um das Zweieinhalbfache auf 13.573 angestiegen. Der Anteil neu zugelassener Pkw mit alternativen Antrieben an den insgesamt neu zugelassenen Pkw betrug 23,4 Prozent (2019: 8,3 Prozent).

Auch in der Europäischen Union fasst die Elektromobilität zunehmend Fuß: Der Anteil an reinen Elektro-Autos bei den Neuzulassungen in der EU hat sich innerhalb eines Jahres verdoppelt. Führen im zweiten Jahresviertel vergangenen Jahres noch 3,5 Prozent der neuzugelassenen Autos europaweit mit Batterie, waren es in diesem Jahr bereits 7,5 Prozent. Zunehmend gefragt sind auch Hybrid-Autos, deren Anteil beträgt mittlerweile unter den Neuzulassungen in der EU knapp 20 Prozent.

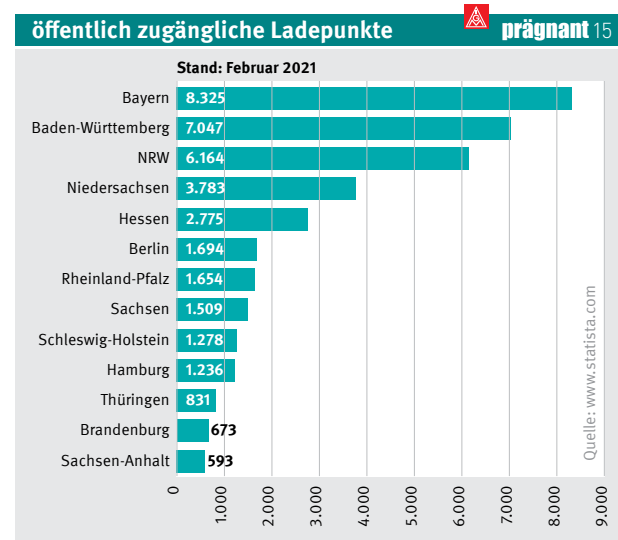
Damit der Hochlauf der Elektromobilität weiter Fahrt aufnehmen kann, muss eine neue Bundesregierung den Infrastrukturausbau vorantreiben. Die Energiepreise dürfen dabei nicht zu sozialen Schieflagen führen, es braucht eine faire Lastenverteilung des Umbaus der Industrie an dieser Stelle.

Wöchentlich brauchen wir die Fertigstellung von ca. 2.000 Ladesäulen bundesweit. Gegenwärtig schaffen wir in Deutschland nur ca. 200.

Da jedoch vor allem in Ballungszentren die Bewohnerinnen und Bewohner ihr Stromkabel nicht aus der 4. Etage ihres Hauses aus dem Fenster hängen können um das parkende E-Auto zu laden, muss der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladesäuleninfrastruktur endlich beschleunigt werden. Dabei müssen Schnellladesäulen im Fokus stehen und zur Verkürzung von Reisezeiten flächendeckend das Straßennetz säumen.

Beim Blick auf die Zahlen macht sich Ernüchterung breit:

Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte für Elektrofahrzeuge in Deutschland nach Bundesländern im Februar 2021



Besonders die Flächenländer Ost-Deutschlands hängen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur hinterher. So hat Sachsen gerade einmal 1.509 öffentlich zugängliche Ladesäulen Anfang des Jahres zu verzeichnen gehabt. Brandenburg gar nur 673 und für die 3,7 Millionen Berlinerinnen und Berliner stehen nur 1.694 öffentlich zugängliche Ladesäulen zur Verfügung.

Die Regierung Merkel hat zwar ein Förderprogramm zum Ausbau der Ladeinfrastruktur aufgelegt, wonach seit Februar 2017 der Ausbau öffentlich zugänglicher Ladesäulen gefördert wurde, dennoch blieb das Ergebnis trotz Nachfrage überschaubar.

Im neu aufgelegten Förderprogramm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ stellt der Bund ab Mitte 2021 bis Ende 2025 insgesamt nochmals 500 Millionen Euro zur Verfügung. Gefördert werden Normalladepunkte sowie Schnellladepunkte mit einer Leistung von mehr als 22 kW. Im Rahmen dieses Programms sollen bis Ende 2025 mindestens 50.000 Ladepunkte (davon mindestens 20.000 Schnellladepunkte) errichtet werden. Die Reichweite, besonders bei größeren Strecken und zu lange Batterieladezeiten machen den flächendeckenden Aufbau eines Schnellladenetzes unbedingt notwendig.

Auch beim Bezahl-Chaos an öffentlich zugänglichen Ladesäulen gibt es Bewegung: Demnach müssen ab Juli 2023 verpflichtend Kartenlesegeräte für EC- und Kreditkarten in neue Ladesäulen eingebaut werden. Ältere Modelle müssen jedoch nicht umgerüstet werden.

Derzeit gibt es an den mehr als 46.000 öffentlichen Ladesäulen in Deutschland kein einheitliches Bezahlssystem, sondern hunderte Betreiber, Vertragsmodelle und Tarife.

Dass die Politik jedoch den Wandel der Automobilindustrie mit einer aktiven Industrie- und Strukturpolitik begleiten kann, zeigt der aufgelegte Zukunftsfonds für die deutsche Automobilindustrie. Über 1 Milliarde Euro stehen bis 2025 für die Batterieförderung, die Bildung regionaler Transformationsnetzwerke und Hilfen bei der Digitalisierung und bei Umstellungen der Produktion für

neue Antriebstechnologien wie Elektromobilität bereit. Im IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen bilden sich regionale Transformationsnetzwerke in den Automobilregionen Berlin/Hauptstadtregion, Leipzig und Südwestsachsen.

Generell soll mit dem Fonds die Zukunftsorientierung der Branche und der Auto-Regionen unterstützt werden. Regionen, die bisher stark auf die Verbrennertechnologie ausgerichtet sind, sollen bei der Strategieentwicklung für die Zukunft unterstützt werden.

Forderungen:

Eine neue Bundesregierung muss rasch handeln, damit die Zukunft der Industrie nicht auf dem Spiel steht. Über 8 Millionen Beschäftigte arbeiten im verarbeitenden Gewerbe. Komplette Branchen stehen vor dem Umbruch. Digitalisierung und Klimakrise fordern Deutschlands Industrie. Die politischen Weichenstellungen einer neuen Bundesregierung setzen die Rahmenbedingungen für Investitionsentscheidungen der Unternehmen – und davon hängen Sicherheit von Arbeit und Beschäftigung entscheidend ab.

Ein aktiver Staat, der in Infrastruktur, Ausbau und Erhalt der Beschäftigung investiert, der Planungssicherheit garantiert, wird in dieser Transformation dringend gebraucht.

Wir fordern eine gute Zukunft für die deutschen Standorte, Arbeitsplatzabbau muss verhindert werden. Wir brauchen Sicherheit und gute Perspektiven für die Beschäftigten – **keine Entlassungen in der Transformation!**

Wir fordern **Investitionen** in die Arbeitsplätze von heute und morgen – an unseren Standorten, in unseren Regionen, ansonsten könnte ganzen Regionen eine schleichende Deindustrialisierung drohen. Auch die Verteilungsfrage muss wieder in den Mittelpunkt gerückt werden: deshalb brauchen wir eine **gerechte Finanzierung** der Kosten von öffentlichen Investitionen und eine faire Lastenverteilung.

Die Arbeitgeber sind darüber hinaus in der Pflicht: Sie müssen in die heimischen Standorte investieren und Beschäftigte qualifizieren. Sie müssen Strategien für den Umbau von Produktion, Lieferketten und Wertschöpfungsnetzwerken entwickeln.

In Berlin, Brandenburg und Sachsen müssen die Landesregierungen noch stärker die Transformation in den Regionen begleiten. Dazu muss in allen drei Bundesländern die Gründung von so genannten Transformationsräten vorangetrieben werden. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg muss rasch in ihrer Mobilitätsinfrastruktur ausgebaut und elektrifiziert werden. Das betrifft den Automobilbereich, den ÖPNV und die Schiene.

Die Bildung regionaler Transformationsnetzwerke in der Automobilindustrie ist ein erster wichtiger Schritt um die Transformation vor Ort gemeinsam zu gestalten.

Die schwarz-grün-rote Landesregierung in Sachsen ist seit knapp 2 Jahren im Amt. Bis heute müssen wir feststellen, dass einige Bereiche wie bspw. die Gründung des ZEFAS beherzt angegangen wurden, aber wichtige Bereiche aus dem Koalitionsvertrag darüber hinaus nicht umgesetzt wurden. Beispielsweise wurde ein Automobildialog vereinbart (siehe nachfolgendes Zitat aus dem sächsischen Koalitionsvertrag), den wir dringend einfordern: „Wir wissen um die Bedeutung der konventionellen Antriebstechnologien für die industrielle Wertschöpfung in Sachsen und werden deshalb den Wandel der Automobilindustrie mit einem Branchendialog eng begleiten.“

Darüber hinaus stehen wichtige Vorhaben im sächsischen Koalitionsvertrag, die keinen Aufschub mehr dulden: „Der Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur hat eine hohe Priorität.“

Die Staatsregierung muss selbst bei der klimafreundlichen Mobilität zum Vorreiter werden. Überall dort, wo nach Abwägung aller Alternativen das Auto weiter das Verkehrsmittel der Wahl ist, wollen wir in den Beschaffungsrichtlinien für Landesministerien und nachgeordnete Behörden eine Vorrangstellung von Elektrofahrzeugen verankern.“

Auch wenn die Corona Pandemie in den letzten Jahren viele Kräfte und Ressourcen gebunden hat, darf die Umsetzung wichtiger Bereiche aus dem Koalitionsvertrag nicht länger aufgeschoben werden. Sachsen als wichtiger Standort der E-Mobilität muss weiter gestärkt und ausgebaut werden.

Es geht die Zukunft der deutschen Industrie!
Es geht um die Zukunft der Beschäftigten!

Es geht um unsere Zukunft!