

Unser Verkehrssystem nachhaltig gestalten – Beschäftigung in Deutschland sichern

UNSERE FORDERUNGEN

10 Anforderungen der IG BCE an die Nationale
Plattform „Zukunft der Mobilität“

GEMEINSCHAFT.
MÄCHT.
ZUKUNFT.

Zukunftsgewerkschaft
Bergbau, Chemie, Energie



Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität“ (NPM)

Am 14. September 2018 hat die Bundesregierung eine Kommission zur Weiterentwicklung unseres Verkehrssystems eingesetzt. Die Kommission mit dem Namen „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM) hat den Auftrag „Ideen und Konzepte“ für eine „auch künftig bezahlbare, nachhaltige und klimafreundliche Mobilität“ sicherzustellen.

Unter dem Dach der Plattform NPM werden ein Lenkungskreis und folgende sechs Arbeitsgruppen eingerichtet:

1. Klimaschutz im Verkehr
2. Nachhaltige Mobilität: Alternative Antriebe und Kraftstoffe
3. Digitalisierung, automatisiertes Fahren und neue Mobilitätsangebote (einschließlich gesellschaftlicher Aspekte der Mobilität)
4. Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandortes, Batteriezellproduktion, Rohstoffe und Recycling, Bildung und Qualifizierung
5. Sektorkopplung (insbesondere Verknüpfung der Verkehrs- und Energienetze)
6. Standardisierung, Normung, Zertifizierung und Zulassung

Arbeitsauftrag und die inhaltliche Ausrichtung der Arbeitsgruppen bestätigen, dass die Ergebnisse der Kommission den Veränderungsdruck auf die deutschen Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer weiter erhöhen werden – zusätzlich zu dem Anpassungsdruck durch europäische Regulation (unter anderem die Festsetzung von Grenzwerten für Emissionen im Straßenverkehr).

Die bisherige Vorgehensweise der Bundesregierung und insbesondere des Bundesverkehrsministers lassen massive Zweifel aufkommen, ob die Kommission den Mindestansprüchen an Transparenz und Beteiligung gerecht wird. Bislang verfolgt jedenfalls das Bundesverkehrsministerium eine Politik der Abschottung, gekennzeichnet durch Informations- und Beteiligungsverweigerung. Das werden wir nicht akzeptieren.

Der Bundesverkehrsminister ist auf einem Irrweg, der die Politik der Bundesregierung insgesamt ins Abseits führt, wenn er nicht rasch korrigiert wird:

- Nach wie vor gibt es kein nachvollziehbares Konzept des Bundesverkehrsministers, wie die Klimaschutzziele 2030 und 2050 im Bereich der Mobilität erreicht werden können.
- Nach wie vor gibt es keine überzeugende Lösung für die Diesel-Problematik – weder aus Sicht der Verbraucher noch aus Sicht der Beschäftigten.
- Nach wie vor gibt es in der Kommission keine angemessene Einbeziehung aller relevanten Akteure aus dem Bereich der Gewerkschaften, des DGB und der IG BCE.

Wir erwarten von der Bundesregierung und den Koalitionsparteien, dass diese offenkundigen Defizite zügig beseitigt werden.

Das ist von enormer Bedeutung. Es ist mitentscheidend zur Erreichung der Klimaschutzziele und existenziell für Arbeit, Industrie und Wohlstand in Deutschland.

Deutschland hat in der vergangenen Legislaturperiode viel Zeit mit der Konzentration auf eine Maut-Gesetzgebung verloren. Dieser Fehler darf sich nicht wiederholen, indem die Mobilitätspolitik als Gestaltungsfeld einer Regierungspartei überlassen bleibt, die mit der Dimension der Herausforderung offenkundig überfordert ist.

Die Fehleinschätzungen der Automobilvorstände, gestützt durch den jeweiligen Bundesverkehrsminister, und die Schäden, die dadurch materiell in Deutschland aber auch international eingetreten sind, müssen Mahnung sein, die „Zukunft der Mobilität“ nicht als ein Ressort-Thema in der Alleinverantwortung einer Person abzutun.

Alle in der Spitze der Koalition stehen jetzt in der Verantwortung.

Kommissionsarbeit berührt zentrale Interessen der IG BCE und ihrer Mitglieder

Fast alle Branchen, in denen die IG BCE für die Interessen ihrer Mitglieder eintritt, liefern Produkte und Dienstleistungen für die Fahrzeugindustrie, aber auch für die Schiffbau- und Flugzeugindustrie zu. Insbesondere der Fahrzeugsektor hat eine herausragende Bedeutung für die Beschäftigung in den Branchen der IG BCE.

Der gesamte Organisationsbereich der IG BCE umfasst ca. 18% aller Beschäftigten des Verarbeitenden Gewerbes. Das sind knapp eine Million Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Von dieser einen Million Beschäftigten dürften grob geschätzt rund 200 000 direkt oder indirekt von der Fahrzeugindustrie abhängig sein.

Die Arbeit der Kommission berührt aber auch die energiepolitische Strategie der IG BCE. Mit einem jährlichen Endenergieverbrauch von rd. 749 TWh (2016), was einer Leistung von etwa 100 Großkraftwerken entspricht, ist der Mobilitätssektor in Deutschland zudem ein großer Energiekonsument und somit Treibhausgasemittent.

Automobilhersteller und Zulieferer unter Druck

Weltweit setzen fast alle Autohersteller auf den Elektromotor als eine zentrale Antriebstechnologie für ihre Fahrzeuge, d.h. auf Batterie-, Brennstoffzellen- oder Hybrid-Antriebe. Bereits 2025 könnten 25% aller Neuzulassungen im PKW-Bereich mit einem Elektromotor fahren. Die deutschen Fahrzeughersteller haben diese Entwicklung lange ignoriert.

Erst kürzlich sind sie angesichts neuer und alter Wettbewerber aufgewacht und haben sich der Herausforderungen angenommen. Zudem bedroht die Digitalisierung aktuelle Geschäftsmodelle.

Strengere CO2-Grenzwerte fordern die Autoindustrie

Besonders die klimapolitischen Vorgaben bergen enorme Herausforderungen. Derzeit dürfen alle neu zugelassenen Fahrzeuge eines Fahrzeugherstellers, die sogenannte Flotte, im Schnitt 130 Gramm CO₂ pro Kilometer (g/km) ausstoßen. Bis Ende 2020 müssen die Fahrzeugflotten der Hersteller 95 g/km CO₂ erreichen. Ansonsten drohen hohe Strafzahlungen.

Die weiteren regulatorischen Rahmenbedingungen sind besonders richtungsweisend, weil die CO₂-Emissionsreduktion bei Verbrennungsmotoren – abhängig vom Gewicht – thermodynamisch auf etwa 65 g CO₂/km begrenzt ist. Weitere Verringerungen in der Flotte sind nur mittels Batterie, Brennstoffzelle, Hybridantrieb sowie Brennstoffwechsel zu Gas oder „erneuerbaren bzw. strombasierten“ Kraftstoffen zu erreichen.

Elektromobilität auf dem Vormarsch

Um die CO₂-Vorgaben zu erreichen, setzen die Hersteller nicht nur in Deutschland und Europa auf elektrische Antriebstechnologien. In den nächsten Jahren werden sich im PKW-Bereich und bei den leichten Nutzfahrzeugen zunehmend batteriegetriebene Elektrofahrzeuge in den entwickelten Ländern durchsetzen. Die immer besseren Reichweiten (durch leistungsstärkere Batterien), aber auch die schnell wachsende Ladeinfrastruktur wird die Attraktivität der Elektrofahrzeuge für viele Verbraucher erhöhen. Momentan gibt es rund 13.500 Ladepunkte, davon über 850 DC-Ladepunkte; und der Ausbau schreitet in Deutschland rasch voran. Aktuell ist das Energienetz für das Laden von batteriegetriebenen Fahrzeugen ausreichend; erst bei einem außergewöhnlich schnellen weiteren Markthochlauf ergeben sich neue Anforderungen an einen lokalen Ausbau des Energienetzes und ein intelligentes Lastmanagement. Parallel wird eine angemessene Infrastruktur für Brennstoffzellenfahrzeuge aufgebaut, die auch für LKW und Busse nutzbar wäre.

Mit dem Aufbau der Infrastruktur für alternative Antriebe und mit der anstehenden Modelloffensive der Fahrzeughersteller wird die Elektromobilität schnell an Fahrt aufnehmen. Damit einhergehend verändern sich die bestehenden Wertschöpfungsprozesse in der Fahrzeugindustrie. Diese Veränderungen müssen aktiv gestaltet werden. Die hier vorgelegten Denkanstöße sind ein Beitrag, diese Gestaltung in Angriff zu nehmen.

10 Anforderungen der IG BCE an die Nationale Plattform "Zukunft der Mobilität" (NPM)

1. Unser Verkehrssystem muss umweltfreundlicher werden, aber leistungsfähig bleiben

Transport, also die räumliche Mobilität von Personen und Gütern, hat in modernen Gesellschaften einen zentralen Stellenwert. In unserer heutigen arbeitsteiligen und globalisierten Zeit ist der Verkehrssektor wichtiger denn je.

Aber unser Verkehr ist der einzige Sektor, in dem es weiter steigende CO₂-Emissionen gibt. Der Verkehr verursacht Lärm, Stress und immer noch zu viele Schadstoffemissionen. Die Forderungen, unser Verkehrssystem weiter zu entwickeln, werden immer lauter. Auch die Automobilhersteller haben durch ihre Manipulationen bei den Abgasminderungsmaßnahmen ihrer Fahrzeuge erhebliches Vertrauen verspielt und den Veränderungsdruck auf unser Verkehrssystem erhöht. Eine Verkehrswende ist auch aus Sicht der IG BCE anzustreben. Unser Verkehrssystem muss umweltfreundlicher werden. Es muss aber auch weiter leistungsfähig sowie bezahlbar bleiben.

2. Verkehrs- und Fahrzeugsektor – zentrale Bedeutung für Beschäftigung und Wertschöpfung berücksichtigen

Der Verkehrssektor als Ganzes betrachtet ist einer der wichtigsten Sektoren in der deutschen Volkswirtschaft. Die im Bereich Mobilitätsdienstleistungen tätigen Unternehmen haben rund 2,2 Millionen Beschäftigte und erwirtschaften über 300 Mrd. Euro Umsatz. In der Fahrzeugherstellung direkt gab es 2016 über 828 000 Beschäftigte, die allein einen Umsatz von fast 407 Mrd. Euro erwirtschafteten. Insgesamt entfallen auf das Mobilitäts-Cluster rund 20% der gesamten wirtschaftlichen Aktivitäten in Deutschland.

Hinzu kommen noch ca. 200 000 Beschäftigte, die in der deutschen Eisenbahnindustrie und im Flugzeugbau beschäftigt sind. Zusammen mit den Zulieferer-Branchen ist der Cluster „Fahrzeugherstellung“ hinsichtlich Wertschöpfung und Beschäftigung ein tragendes Element der deutschen Industrie. Rechnet man noch die Bereiche hinzu, die rund um den bestehenden Fahrzeugbestand und die Verkehrsträger tätig sind, kann von über 4 Millionen Beschäftigten insgesamt ausgegangen werden.

3. Deutschland muss starker Automobilhersteller bleiben

Die deutschen Automobilhersteller haben viel falsch gemacht. Sie haben ihre Kunden und die Öffentlichkeit bewusst getäuscht. Sie haben lange zu stark auf die Dieselseite gesetzt. Die Legitimationskrise der Hersteller darf aber nicht über zwei Millionen qualifizierte und gute Arbeitsplätze gefährden, die direkt oder indirekt an der Automobilherstellung hängen. Ein Einbruch der Automobilproduktion würde zu unübersehbaren negativen Folgen für die gesamte deutsche Volkswirtschaft führen.

Die Chancen der deutschen Autohersteller, ihre starke Stellung auf den Weltmärkten zu behaupten, sind vorhanden. Sie verfügen über die notwendigen Ressourcen und Technologien und haben begonnen, zu den internationalen Leitmärkten für Elektromobilität aufzuschließen.

Aus Sicht der IG BCE wäre eine Fixierung allein auf die Elektromobilität allerdings falsch. Die direkte Elektrifizierung des Verkehrs ist weder in hoher Geschwindigkeit noch in beliebigem Ausmaß umsetzbar. Die Erreichung der Klimaschutzziele erfordert vielmehr den Einsatz vieler technischer Lösungen.

Politik und Fahrzeughersteller sind gefordert, die aktuellen und alternativen Antriebstechnologien weiterzuentwickeln und in die Märkte zu bringen. Brennstoffzellenfahrzeuge und Fahrzeuge mit effizienteren Verbrennungsmotoren müssen auch in Deutschland auf breiter Basis produziert werden. Nur so kann Deutschland eine starke Stellung in der Automobilproduktion halten und somit Beschäftigung gesichert werden.

4. Mehr aktive Industriepolitik für die Automobilindustrie notwendig

Die Bundesregierung hat den Fehlleistungen der deutschen Automobilhersteller lange tatenlos zugesehen. Statt sie energisch zu der Umstellung auf emissionsärmere Antriebe zu drängen und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, hat sie sich zu lange auf die CO₂-Grenzwerte-Debatte in Europa konzentriert. Aktive Industriepolitik aber fordert die Unternehmen und setzt klare und verlässliche Rahmenbedingungen.

Die IG BCE setzt sich daher für eine aktive Industriepolitik ein, damit Automobilhersteller und die Zulieferer den Umstieg auf CO₂-ärmere Antriebstechnologien bewältigen und die Beschäftigten durch Weiterbildung und Qualifizierung auf die neuen Anforderungen vorbereitet werden. Die IG BCE fordert:

- die neuen Antriebstechnologien, die Digitalisierung der Fahrzeuge und neue Geschäftsmodelle in Deutschland zu realisieren und sie in die bestehenden Wertschöpfungsketten zu integrieren.

- neue arbeitsmarktpolitische Instrumente zur Sicherung der Beschäftigung. Die arbeitsmarktpolitischen Instrumente und Maßnahmen müssen ausgeweitet werden und auf die Anforderungen des technologischen Wandels in der Fahrzeugindustrie ausgerichtet werden.
- eine Qualifikationsoffensive, die den Beschäftigten breite und rechtlich gesicherte Ansprüche auf Weiterbildung und Qualifizierung in und außerhalb der Unternehmen verschafft.
- erweiterte Betriebsratsrechte im Bereich der Weiterbildung und Qualifizierung, insbesondere um Betriebsvereinbarungen zur Qualifizierung und Weiterbildung zu fördern.
- Unterstützung von kleineren und mittleren Unternehmen zur Förderung von Innovationen und ihrer Kooperation mit öffentlichen und privaten Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie Weiterbildungsinstitutionen.
- öffentliche finanzielle Unterstützung (durch Bürgschaften, Darlehen) von kleineren und mittleren Unternehmen, um technologische Umbrüche zu bewältigen.

5. Die Automobilzulieferer nicht vergessen

Die deutschen Automobilhersteller haben eine starke Lobby. Die Branche hat schnellen Zugang zu den wichtigen Personen in Politik und Verwaltung. Sie vertritt ihre Interessen effektiv. Bei den vielen tausenden kleineren und mittleren Automobilzulieferern ist das schwieriger. Und dies, obwohl sie entscheidend mit zur Leistungsfähigkeit des Automobilstandortes Deutschland beitragen.

Die IG BCE fordert bei den anstehenden Veränderungen, die Automobilzuliefererindustrie mit an den Verhandlungstisch zu holen. Sonst besteht die Gefahr, dass die Automobilhersteller und die Politik bewusst oder unbewusst Lösungen auf Kosten anderer produzieren. Während die Automobilhersteller über viele eigene Ressourcen und Handlungsoptionen zur Lösung von Problemen verfügen, sieht dies bei den teilweise hoch spezialisierten Automobilzulieferern vielfach anders aus. Besonders kleine und mittelständische Unternehmen brauchen Unterstützung bei Innovationen und bei der Qualifizierung und Weiterbildung ihrer Beschäftigten. Die IG BCE wird dies zu einem Schwerpunkt ihrer Aktivitäten machen.

6. Batterieproduktion nicht den Wettbewerbern überlassen – sonst reißt die Wertschöpfungskette

Mit der Elektromobilität rückt die Batterietechnologie- und Produktion in den Mittelpunkt der Wertschöpfung. Die Batterie macht rund 40% der Wertschöpfung bei Elektrofahrzeugen aus. Bislang konzentriert sich die Batteriezellproduktion fast ausschließlich auf Asien. Dabei beherrscht Deutschland zentrale Technologien in der Wertschöpfungskette der Batterie (einschließlich des Recyclings) – mit Ausnahme der industriellen Fertigung der Batteriezelle.

Der einzige Hersteller, der in Deutschland eine Zellproduktion aufbauen will, ist bislang der chinesische Hersteller CATL (unter Aussetzung vieler europäischer Wettbewerbsregeln). Alle bislang in Deutschland und Europa produzierten Fahrzeuge mit Elektroantrieben sind mit Batteriezellen ausgestattet, die aus Asien kommen. Sollen deutsche Fahrzeughersteller weiter eine starke Rolle spielen, braucht es eine entsprechende Batteriezellenproduktion in Deutschland und Europa. Die Politik muss dazu die richtigen Rahmenbedingungen setzen. Aber die deutsche Fahrzeugindustrie bzw. größere Zulieferer müssen auch ihre Verantwortung annehmen und in die Batteriezellproduktion investieren. Die IG BCE fordert deshalb ein koordiniertes Vorgehen von Politik und Unternehmen, das auch die Frage der Energiekosten für die Batteriezellproduktion in Deutschland einer Lösung zuführt. Wenn die deutsche Autoindustrie hier den Anschluss verliert, macht sie sich abhängig von Konzernen in Korea und China und verliert die Innovationsfähigkeit über ein zentrales Element der zukünftigen mobilen Wertschöpfungskette.

7. Wasserstoff-/Brennstoffzelle und E-Fuels genau wie E-Mobilität fördern

Batteriegetriebene Antriebstechnologien allein werden für ein umweltfreundliches und leistungsfähiges Verkehrssystem nicht reichen. Speziell bei schweren Nutzfahrzeugen, dem Schiffs- und Flugverkehr braucht es Alternativen bei den Antrieben. Technologisch stehen diese bereits zur Verfügung. Brennstoffzellen-Antriebe mit Wasserstoff (aus Wasser mit Hilfe aus erneuerbarem Strom hergestellt) und synthetische Kraftstoffe (mit erneuerbarem Strom aus CO₂ und Wasserstoff erzeugt) werden aus Sicht der IG BCE eine wichtige Rolle einnehmen, um unser Verkehrssystem umweltfreundlich zu entwickeln.

Damit diese Technologien hochlaufen können, braucht es entsprechende Anreize. Auch die Erneuerbaren Energien haben ihren Erfolg der Anreizwirkung des EEG zu verdanken. Aus Sicht der IG BCE hat die CO₂-Flottenregulierung technologieoffen zu erfolgen. Die Berücksichtigung von synthetischen Kraftstoffen und von Brennstoffzellenfahrzeugen auf die CO₂-Minderungsvorgaben der Automobilhersteller reizt Innovationen an, die letztlich zu Arbeitsplätzen und zukunftsweisender Wertschöpfung führen.

Würden die Flottengrenzwerte mit den gesetzlichen Bestimmungen zur Minderung von Treibhausgasen (THG) bei Kraftstoffen regulatorisch verknüpft, entstünden vergleichsweise geringe THG-Vermeidungskosten, wenn bei der Kraftstoffherstellung CO₂-Punktquellen (zum Beispiel Raffinerien) genutzt werden könnten, um CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren.

Auch die geplante Umstellung der Biokraftstoff-Quote auf eine THG-Quote (bei gleichzeitiger Erhöhung von 3,5 auf 6 Prozent) wird mehr Bio- oder strombasierte Kraftstoffe (eFuels) notwendig machen.

Die Mineralölindustrie und die Raffineriebetreiber suchen aktuell verstärkt nach Möglichkeiten, diese Quote zu erfüllen. Ziel ist es, weiterhin die dringend benötigten Kraftstoffe für Verkehr und Wirtschaft im politisch vorgegebenen Rahmen zur Verfügung stellen zu können.

Dazu bedarf es im großen Stile Elektrolyse- sowie PtX-Anlagen mit entsprechendem Arbeitsplatzpotenzial für die deutsche Wirtschaft.

Von daher sind folgende Anpassungen des regulatorischen Rahmens nötig:

- Anerkennung der treibhausgasmindernden Wirkung strombasierter, synthetischer Kraftstoffe in Mindestanteilen alternativer Energiequellen, in Flottengrenzwerten und bzgl. der THG-Minderungsquote.
- Verringerung bzw. Vermeidung der Belastung durch Steuern, Abgaben und Umlagen auf strombasierte Kraftstoffe und auf Strom, welche eine Marktdurchdringung synthetischer Kraftstoffe hemmen.
- Beseitigung betrieblicher Hemmschwellen für Power-to-Fuels-Anlagen, wie z.B. eine verpflichtende Entkopplung vom Stromnetz.

8. Den Verbrennungsmotor weiterentwickeln

Zwar werden durch die zukünftigen Flottengrenzwerte in der EU vermehrt Fahrzeuge mit neuen Antriebssystemen angereizt - die IG BCE hält Abgesänge auf den Verbrennungsmotor aber für falsch. Es wäre fatal für Deutschland, wenn die Hersteller sich aus der Weiterentwicklung zurückziehen würden. Im Schwerlastverkehr wird der Verbrennungsmotor noch lange nicht zu ersetzen sein. In vielen Regionen wird er auch im PKW-Bereich dominieren. Aktuelle Studien und Prognosen weisen darauf hin, dass bis 2035 global weiterhin in absoluten Zahlen erhöhte Neuzulassungen bei Diesel- und Benzin-Fahrzeugen zu erwarten sind. Batterieelektrischen PKWs wird lediglich ein Anteil von rund 30 Prozent an der Weltfertigung prognostiziert: Mit Fahrzeugen der Abgasnorm Euro 6d kann zudem der Verbrennungsmotor in Europa nicht weiter diskriminiert werden.

Beim Verbrennungsmotor sind die technologischen Potenziale auf Otto- oder Dieselmotorbasis noch lange nicht ausgeschöpft. Es sind noch deutliche Wirkungsgradsteigerungen möglich. Weitere CO₂-Minderungen und Schadstoffreduzierungen sind machbar. Einerseits durch die Nutzung von Gas (LNG, CNG). Andererseits ergeben sich ganz neue Perspektiven, wenn er mit synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) betrieben wird, die auf der Basis erneuerbarer Energie hergestellt werden. Dann kann der Verbrennungsmotor treibhausgasneutral und nahezu schadstofffrei betrieben werden. Um diese Potenziale zu nutzen, bedarf es geeigneter Rahmenbedingungen.

9. Die Potenziale der Wasserstofftechnologie für Energiewende und Industrie nutzen

Wasserstoff in Verbindung mit der Brennstoffzelle ist aus Sicht der IG BCE ein unverzichtbarer Baustein für eine nachhaltige Mobilität. Nicht nur im Straßenverkehr, sondern auch auf der Schiene. Erste Züge mit wasserstoffangetriebenen Brennstoffzellen sind in Deutschland bereits dieses Jahr in den Regelbetrieb gegangen.

Die auf erneuerbarer Strombasis arbeitende Wasserstofftechnologie bietet aber auch große Chancen für eine nachhaltige Energieversorgung. Wasserstoff ist ein chemischer Energiespeicher und hat eine deutlich höhere Speicherdichte als z.B. Druckluft oder als gegenwärtige Batterietechnologien. Wasserstoff lässt sich leicht erzeugen und auch in großen Mengen und über längere Zeit effizient und perspektivisch in Speichern jeglicher Größe lagern. Er kann über Pipelinesysteme verkehrs- und umweltfreundlich angeliefert oder weitertransportiert werden.

Daher kann er entscheidende Beiträge leisten, die witterungsbedingt oft fluktuierenden erneuerbaren Energien durch Speicherung in ein stetiges und bedarfsgerechtes Angebot zu verwandeln. Damit stellt er ein ideales Bindeglied für die Energiespeicherung im Kontext der Energiewende sowohl für stationäre als auch für mobile Anwendungen dar.

Mit regenerativem Strom über Elektrolyseverfahren erzeugter Wasserstoff hat aber auch große Potenziale in der Industrie. Er kann 1:1 fossil erzeugten Wasserstoff ersetzen und somit viele Produktionsprozesse und Produkte deutlich emissionsärmer machen. Wasserstoff ist ein vielseitig einsetzbarer chemischer Grundstoff, der bereits heute in der Chemieproduktion und in der Mineralölindustrie zur Erzeugung, Weiterverarbeitung oder Veredelung von Zwischen- und/oder Endprodukten eingesetzt wird.

Strombasierter Wasserstoff wird mithilfe von Elektrolyseanlagen hergestellt. Die dazu notwendigen technischen Verfahren sind effizient und ausgereift. Deutschland ist in diesem Bereich weltweit führend. Ein „Hochlaufen“ strombasierter Wasserstofftechnologie bietet enorme Chancen für Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der deutschen Maschinenbauindustrie sowie in der Mineralöl- und Chemieindustrie.

Die beschriebenen Potenziale stehen und fallen aber mit den regulatorischen Rahmenbedingungen. Entscheidend wäre auch hier, wie bei den synthetischen Kraftstoffen, dass die durch den Einsatz von „regenerativem“ Wasserstoff eingesparten CO₂-Mengen auf das Treibhausminderungspotenzial der Unternehmen angerechnet werden. Auch das EEG und die Steuer- und Abgabenregelungen im Energiebereich müssen überarbeitet werden, damit die Wasserstofftechnologie ihre Potenziale für eine nachhaltige Energieversorgung und Industrie ausspielen kann.

10. Auch zukünftig Mobilität für alle sicherstellen

Ein umweltfreundliches und leistungsfähiges Verkehrssystem erfordert hohe Investitionen und neue Lenkungsinstrumente. Weder die Finanzierung der Investitionen noch aktuell diskutierte Lenkungsinstrumente, wie Pkw-Maut oder CO₂-Steuer, dürfen dazu führen, dass Mobilität für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie einkommensschwache Haushalte eingeschränkt oder gar unbezahlbar wird. Mobilität darf nicht wieder ein Privileg der Reichen werden. Der Ausbau der Bahn und der öffentlichen Nahverkehrsnetze darf nicht allein über die Fahrpreise finanziert werden. Schon jetzt sind Fernreisen per Bahn für viele kaum zu bezahlen. Der notwendige Ausbau hat deshalb über allgemeine Steuermittel zu erfolgen.

Eine PKW-Maut oder eine CO₂-Steuer für den Verkehrsbereich, die die notwendige Mobilität für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer einschränken oder verteuern, wird von der IG BCE abgelehnt. Die meisten von ihnen müssen berufsbedingt pendeln, mangels wirklicher Alternativen oft mit dem PKW. Bevor über die Einführung derartiger Lenkungsinstrumente nachgedacht wird, müssen die sozialen Folgen und die Verteilungswirkungen auf den Tisch. Es darf nicht dazu kommen, dass eine PKW-Maut Wohlhabenden freie Fahrt auf unseren Autobahnen verschafft, während Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf mautfreie Straßen ausweichen müssen oder gezwungen sind, ihre Ausgaben in anderen Bereichen für die PKW-Maut einzuschränken.

Deshalb lehnt die IG BCE die aktuell diskutierten Modelle zur Einführung einer CO₂-Steuer oder PKW-Maut ab. Ihre sozialen, aber auch ökonomischen Wirkungen sind unzureichend erforscht. Notwendige steuerliche oder sozialpolitische Maßnahmen, um die notwendige und gewünschte Mobilität für alle zu erhalten, fehlen.

UNSER VERKEHRSSYSTEM NACHHALTIG GESTALTEN BESCHÄFTIGUNG IN DEUTSCHLAND SICHERN

ViSdP: Lars Ruzic | Leitung Medien & Öffentlichkeitsarbeit
Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie | Königsworther Platz 6 | 30167 Hannover |
Tel. 0511-7631-0

Stand November 2018

